Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

Occupação pela Revolução a 5 de Outubro de 1930, confirmada pelo Governo Provisorio a 19 de Janeiro de 1931, prorogada successivamente até 31 de Maio, 31 de Julho, 30 de Setembro, 31 de Dezembro de 1931 e 30 de Junho de 1932

Actos do Governo Provisorio relativos á Companhia durante o periodo da occupação

---

Explicações e esclarecimentos pela Companhia

RIO DE JANEIRO — MAIO DE 1932

SEGUNDA EDIÇÃO

A Julio B Carneiro
offerta e lembrança de Aurora
Rio 17 de agosto 1932

Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

Occupação pela Revolução a 5 de Outubro de 1930, confirmada pelo Governo Provisorio a 19 de Janeiro de 1931, prorogada successivamente até 31 de Maio, 31 de Julho, 30 de Setembro, 31 de Dezembro de 1931 e 30 de Junho de 1932

Actos do Governo Provisorio relativos á Companhia durante o periodo da occupação

---

Explicações e esclarecimentos pela Companhia

RIO DE JANEIRO — MAIO DE 1932

2ª EDIÇÃO

ENGENHEIRO OCTAVIO BARBOSA CARNEIRO

A segunda edição deste trabalho apparece poucos dias após o fallecimento do seu autor — o Engenheiro Octavio Barbosa Carneiro.

A Companhia, cuja defesa cabal elle fez com tanta competencia neste opusculo, não poderia deixar de traduzir nestas palavras a sua gratidão, pela obra meritoria de seu mallogrado collaborador.

Director da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, ninguem jámais lhe prestou maiores serviços, nem o excedeu na modestia, no desinteresse, na honestidade, na dedicação com que a servia.

A collectanea que ora se re-imprime é um dos testemunhos do esforço de sua lucida intelligencia, em pról dos justos e legitimos interesses da empresa de que era director.

Nem aquelle caracter integro, aquella consciencia recta, aquelle alto espirito tomariam a defesa de outra coisa que não fosse a da justiça.

E na singela proclamação desta verdade, vae talvez a melhor homenagem que a Directoria da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande possa prestar ao seu grande amigo, defensor e companheiro.

A DIRECTORIA.

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE

O unico objectivo da presente publicação é esclarecer a situação da Companhia perante a opinião publica, máo grado o proposito em que ella estava de só tratar o assumpto com os representantes do Governo.

Os annexos sobre a occupação da rêde ferroviaria e das dependencias da Companhia, referem-se ao occorrido no Paraná em Outubro de 1930; outros reproduzem a correspondencia official com o Ministerio da Viação; outros transcrevem Decretos e Avisos do Governo e publicações de caracter official.

Rio de Janeiro, 31 de Outubro de 1931.

A DIRECTORIA.

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE

Quando, em Novembro do anno passado, fizemos publicar os documentos relativos — "á occupação da rêde ferroviaria pela Revolução" — acreditavamos que o assumpto interessaria apenas algumas centenas de leitores.

Mas a edição esgotou-se rapidamente, sem que pudessemos attender senão a uma parte dos que desejavam se inteirar da nossa publicação.

Tivemos, por isso, que preparar esta segunda edição, juntando-lhe alguns annexos, quasi todos de data posterior á primeira edição.

Rio de Janeiro, 31 de Maio de 1932.

A DIRECTORIA.

OFFICIO DO PRESIDENTE DA COMP. E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE, AO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, A PROPOSITO DE UM COMMUNICADO DO GABINETE DO MINISTERIO A' IMPRENSA

Rio de Janeiro, 21 de Outubro de 1931.

SP-707|1057.

Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

A COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE, tendo tomado conhecimento do Communicado do Gabinete do Sr. Ministro da Viação, publicado no "Correio da Manhã", de hoje, (1) 21 do corrente, em resposta a um "suelto" do mesmo jornal da vespera, vem á presença de V. Ex. para declarar que não fez em tempo opportuno a entrega da defesa de varias das questões referidas naquelle Communicado, por ter aguardado, de accordo com a recommendação que V. Ex. teve a bondade de fazer ao seu representante e Director, Sr. J. De Decker, que fosse concluido o estudo da Commissão nomeada por V. Ex.

Posteriormente verificou a Companhia que a solução que V. Ex. desejava dar ao seu caso, era a de encampação, solução com que concordava a Companhia, desde que se harmonizassem o desejo de V. Ex. e os interesses della.

Nessas condições, todas as questões levantadas até então passavam a ter importancia secundaria, porque a encampação a todas envolveria e resolveria.

Mas o Communicado do Ministerio, referindo-se de novo a cada uma dellas, julga a Companhia de seu dever, (independente do proseguimento dos entendi-

(1) V. pag. 161.

mentos visando a solução radical da encampação), apresentar a V. Ex. a exposição que preparou por occasião de cada um dos actos de V. Ex.

São essas questões em numero de onze, tratadas em annexos em numero correspondente sob os seguintes titulos:

1° — Caducidade do contracto de Construcção do Ramal Paranapanema.
2° — Caducidade do contracto de Construcção da linha de Barra-Bonita.
3° — Construcção da Ponte do Herval.
4° — Construcção do Ramal de Canoinhas.
5° — Construcção do Ramal de Paranapanema com o producto da taxa addicional de 10 %.
6° — Estrada Paraná — Melhoramentos por conta do capital.
7° — Caducidade das linhas Porto-União-Fóz do Iguassú, Sete Quedas e Guarapuava.
8° — Concessão de Terras Devolutas — Memorial redigido pelo Dr. João Mangabeira.
9° — Os contractos da Companhia e a Garantia de juros de 6 %.
10° — Decreto n. 19.917, de 24 de Abril de 1931 — Caducidade de concessão do ramal de Paranapanema.
11° — Debito condicional das tomadas de contas.

A Companhia aguarda com serenidade e confiança, Senhor Ministro, as decisões ditadas pelo alto espirito de Justiça de V. Ex.

Rio de Janeiro, 21 de Outubro de 1931.

Guilherme Guinle.

Presidente

DECRETO N. 20.029, DE 22 DE MAIO DE 1931 (1)

Declara a caducidade do contracto da construcção do ramal de Paranapanema

Um dos consideranda do Decreto N. 20.029 justifica a declaração de caducidade do contracto de construcção do ramal de Paranapanema, por "ter o prazo expirado a 30 de Setembro de 1930".

No emtanto, o prazo que expirou a 30 de Setembro foi para construcção até Jacarézinho, e nessa data a construcção da linha até essa cidade estava concluida, tendo sido entregue ao trafego publico a 5 de Outubro de 1930, como poderá certificar a Inspectoria Federal das Estradas, tendo sido, pois, cumprida a responsabilidade assumida pela Companhia.

E' verdade que o Decreto N. 19.270, de 27 de Junho de 1930, prorogou por quatro mezes o prazo para conclusão das obras até Ourinhos. Mas trata-se de um lapso de redacção do Decreto, que devia referir-se á conclusão das obras até Jacarézinho, como passamos a expôr.

De facto, o inicio da construcção entre Jacarézinho e Ourinhos estava suspenso por ordem do Governo Federal, dependente de estudos e de projecto de uma variante que, partindo de Jacarézinho, attingisse a margem direita do rio Paranapanema, fazendo entroncamento com a E. de F. São Paulo-Paraná, no ponto mais conveniente. Essa variante previa a reducção de sete kilometros de linha, a suppressão da ponte sobre o Paranapanema e uma economia de

---

(1) V. pag. 171.

cerca de Rs. 2.600:000$000, sobre o primitivo projecto.

A Inspectoria Federal das Estradas poderá certificar a exactidão do que informamos, dispensando-nos a transcripção da documentação que possuimos, o que tornaria demasiado longa a nossa exposição.

De accordo com a deliberação do Governo Federal, os estudos e projecto da variante partindo de Jacarézinho para entroncamento na E. de F. São Paulo-Paraná, foram executados, com a assistencia e os conselhos do 6° Districto da Fiscalização, e confirmaram plenamente as previsões que autorizaram esses estudos.

O projecto não foi entregue ao 6° Districto da Fiscalização, em Curityba, porque, seguindo as praxes, essa entrega deveria ser feita pela Inspectoria da Estrada São Paulo-Rio Grande, por ter sido executado por empreitada.

Concluidos os estudos exactamente quando se fez a Revolução, e tendo sido a Estrada occupada, essa entrega não poude se effectuar, mas estão á disposição do Governo, e a Companhia esperava apenas que lhe fosse restituida a rêde ferroviaria e os seus escriptorios afim de dar cumprimento a esse compromisso que ficou suspenso pela força das circumstancias.

A Companhia não tem empenho em executar ella propria a conclusão do Ramal de Paranapanema, desde que o Governo prefere retirar-lhe essa obrigação. Mas julga de seu dever declarar que o prolongamento a partir de Jacarézinho e entroncamento na Estrada São Paulo-Paraná é questão capital para o Ramal de Paranapanema e de importancia vital para toda a rêde Paraná-Santa Catharina. A zona caféeira do Paraná, a região de terras ricas, está na bacia do Paranapanema. A previsão de grandes transportes de café pela rêde Paraná-Santa Catharina, com destino aos portos de Paranaguá e São Francisco, de-

pende da conclusão dos 19 kilometros que devem ligar Jacarézinho á E. de F. São Paulo-Paraná.

A Companhia não incorreu na clausula de caducidade do seu contracto de construcção, porque o proseguimento dos trabalhos dependia do estudo e projecto da variante já referida, tendo a Inspectoria Federal das Estradas proposto ao Ministerio da Viação que "fosse adiado até a terminação dos estudos o proseguimento do Ramal, com relevação prévia das penalidades por discrepancia dos prazos fixados para aquella terminação". E o Ministerio da Viação autorizou a Inspectoria a proceder de accordo com esse parecer (23 de Outubro de 1929).

Attendendo ainda ás ponderações apresentadas pela Companhia, informadas favoravelmente pela Inspectoria das Estradas, o Ministro da Viação, por despacho de 31 de Março de 1930, autorizou a executar os estudos e projecto de ligação de Jacarézinho á E. de F. São Paulo-Paraná, pela taxa addicional de 10 %.

Corrobora ainda, o que affirmamos, o requerimento que o Sr. Prefeito da cidade de Jacarézinho dirigiu ao Exm°. Sr. Dr. Getulio Vargas, Chefe do Governo Provisorio, pedindo para que fosse mantido o antigo traçado Jacarézinho-Ourinhos, requerimento que pelo Ministerio da Viação foi encaminhado á Inspectoria Federal de Estradas, e por esta ao 6° Districto da Fiscalização, para estudo e informações. Era, pois, do dominio publico que o proseguimento da linha além de Jacarézinho estava dependendo de novos estudos mandados executar pelo Governo.

Aliás, o Decreto N. 19.270, de 27 de Junho de 1930, teve por fim prorogar por mais quatro mezes os prazos a que se referiam os Decretos N. 18.376, de 24 de Agosto de 1928, e N. 18.953, de 18 de Outubro de 1929, ambos referentes á conclusão até Jacarézinho e não até Ourinhos.

Prestando estes esclarecimentos para demonstrar que o contracto não incorreu em caducidade por

ter expirado o prazo para a construcção, não tem a Companhia outro objectivo senão defender-se de accusação de que não se julga culpada, acatando a decisão que o Governo tomar, seja mantendo, seja revogando o decreto de caducidade.

Rio de Janeiro, 12 de Junho de 1931.

DECRETO N. 20.028, DE 22 DE MAIO DE 1931 (1)

Declara a caducidade do contracto de construcção da linha ferrea de Barra Bonita e Rio do Peixe

Um dos consideranda do Decreto N. 20.028 justifica a declaração de caducidade do contracto de construcção da linha Barra Bonita e Rio do Peixe, por se ter evidenciado "o proposito da Companhia de não executar fielmente o contracto de construcção".

A Companhia julga-se no dever de declarar e provar que jamais teve tal proposito.

E' do proprio Decreto N. 20.028 que retira algumas provas de sua defeza.

De facto, um dos consideranda do Decreto de caducidade diz que "a execução do contracto ficou inteiramente ao arbitrio do Governo, conformando-se a Companhia com a decisão". Conformando-se com a decisão que lhe foi imposta, como não podia deixar de o fazer, visto como, "o proseguimento da construcção dependia da votação de credito para tal fim", como explica o proprio Decreto n. 20.028.

Quanto á "supressão do escriptorio que mantinha no local", como poderia a Companhia conserval-o se elle já não tinha mais razão de ser, por ter sido suspensa a construcção por prazo indeterminado ?

A' vista da resolução do Governo, e verificando-se a existencia de grande stock de trilhos novos sem applicação, o pedido da Companhia, dependente de approvação do Governo, "para applicar esses trilhos

(1) V. pag. 170.

a titulo de emprestimo em outras linhas" onde era urgente a substituição, consultava os interesses geraes e por forma alguma traduzia o proposito "de não dar fiel cumprimento ao contracto de construcção", como tambem não autoriza essa conclusão o facto da Companhia pedir a restituição de cauções que fizera para execução de um contracto que o Governo declarava adiado indefinidamente.

Mas nem mesmo foi feito o levantamento total das cauções. A caução levantada corresponde aos reforços de 5 % referentes ao trecho em trafego até o Km. 76, de accordo com o contracto, continuando retidas até a presente data, apezar da suspensão da construcção, por ordem do Governo e por tempo indefinido, 71 obrigações ferroviarias e 23 Apolices Federaes, correspondentes ao desconto de 5 % sobre Rs. 1.880:000$000.

Ao contrario do que é attribuido á Companhia, esta insistiu sempre para que os trabalhos de construcção proseguissem. Poderão dar testemunho do que affirmamos a Inspectoria Federal das Estradas, e especialmente os antigos Inspectores Dr. Caetano Lopes e Dr. Edmundo Monte, junto aos quaes a Companhia se empenhou repetidas vezes no sentido de lhe ser distribuida uma parte da verba global votada para as diversas construcções ferroviarias, afim de proseguir a construcção do ramal de Barra Bonita. Ainda no corrente anno, o Presidente da Companhia Brasileira Industrial e Constructora, empreiteira da construcção e como procuradora da Cia. E. de F. São Paulo-Rio Grande, solicitou de S. Ex., o Sr. Ministro da Viação, que autorizasse o emprego das taxas provenientes do augmento das tarifas, na construcção da linha de Barra Bonita, tendo o Sr. General Mario Tourinho, digno Interventor Federal do Paraná, secundado esse pedido.

Não foi, pois, a Cia. E. de F. S. Paulo-Rio Grande que se desinteressou do proseguimento da construcção da linha de Barra Bonita; foi o Governo que

resolveu suspender e manter a suspensão dessa construcção, apezar do empenho manifestado pelas Companhias para proseguil-a.

Declara, ainda, o decreto a que nos reportamos "que a Companhia pretendeu fazer com que o Governo passasse a se entender, no tocante ao contracto de construcção da linha de Barra Bonita, com a Companhia Brasileira Industrial e Constructora."

Ora, a Inspectoria Federal das Estradas e especialmente os engenheiros do 6° Districto, que fiscalizavam a construcção, poderão informar que aquella Companhia agia com procuração da São Paulo-Rio Grande, não tendo esta "transferido o contracto á revelia do Governo", porquanto a Inspectoria Federal das Estradas e o Ministerio da Viação, em tudo que dizia respeito á construcção, se entendiam com a São Paulo-Rio Grande, sabendo qual a intervenção da Companhia Constructora, em virtude da procuração de que era portadora. Essa procuração teve nos ultimos tempos seus poderes restringidos, e por isso a Inspectoria das Estradas, por officio n. 121, de 4 de Fevereiro de 1929, reclamou da Cia. E. de F. São Paulo-Rio Grande um procurador com plenos poderes, á vista daquella restricção. Ora, se assim procedia a São Paulo-Rio Grande, com conhecimento da Secretaria de Estado e da Inspectoria das Estradas, e de accordo com a clausula 18 do Decreto n. 12.429, de 22 de Maio de 1917, não é justo concluir que "infringiu o contracto de construcção de vez que o transferiu de facto a outrem, ou á revelia do Governo".

Escolhemos, para comprovar o que affirmamos, entre outros documentos, o seguinte officio que prova que o Ministerio da Viação, tal como a Inspectoria das Estradas, tinha conhecimento das relações entre a Cia. E. de F. São Paulo-Rio Grande e a Cia. Constructora e dava sua approvação :

"Ministerio da Viação — Directoria Geral

"de Contabilidade — 1ª Secção — Expediente
"do Sr. Director Geral Dia 20-8-27. A Inspe-
"ctoria Federal das Estradas: N. 11.620 — Com-
"municando despacho exarado pelo Sr. Ministro
"no requerimento em que a Companhia Estrada
"de Ferro São Paulo-Rio Grande submette o
"contracto celebrado entre ella e a Companhia
"Brasileira Industrial e Constructora para o le-
"vantamento de um emprestimo de 2.000:000$
"para conclusão do ramal de Paranapanema —
"Approvo o termo de accordo constante deste
"processo celebrado entre a Companhia Brasi-
"leira Industrial e Constructora e a Companhia
"Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande". —
"(Diario Official, de 21-8-1927, pagina 18.335).

A execução do contracto foi fiscalizada pela Inspectoria Federal de Estradas durante 14 annos; se alguma das clausulas tivesse sido infringida a Inspectoria teria levado ao conhecimento do Governo. Não o fez, e nem jámais teve necessidade de impôr qualquer multa á Companhia. Fazem parte da Commissão de verificação de contas e contractos da Companhia, tres illustres engenheiros, dois dos quaes foram Chefes do 6° Districto da Fiscalização, e o terceiro engenheiro desse districto, foi quem fiscalizou directamente as linhas de Paranapanema e Barra Bonita. Appellamos para os tres para que confirmem o que acabamos de expôr.

A caducidade do contracto de construcção da linha Barra Bonita foi regulada pela clausula 19 do contracto de 23 de Maio de 1917, que prevê quatro casos :

1° — Suspensão dos trabalhos, sem consentimento do Governo ;

2° — Desidia da Companhia na execução do contracto ou intenção de não cumpril-o ;

3° — Por terem sido excedidos os prazos estipulados ;

4° — Por multas repetidas por infracção da mesma clausula do contracto.

Si a Companhia tivesse incorrido em qualquer desses casos, a Inspectoria Federal das Estradas, avisada pelo 6° Districto de Fiscalização, teria denunciado o contracto ao Ministerio da Viação. Não o denunciou. E por que não o fez ? Por desidia, por complacencia para com a Companhia, por considerar inefficaz a denuncia ? Não denunciou porque a Companhia não incorreu em nenhum daquelles casos previstos, isto é, porque o contracto não havia caducado.

A Companhia não tem outro intuito senão justificar-se e defender-se das intenções e propositos que lhe foram attribuidos, que ella julga immerecidos, e que serviram de base para decretação da caducidade do contracto de construcção da linha de Barra Bonita, e acatará respeitosamente a decisão do Governo, quer seja revogado, quer seja mantido o Decreto de caducidade do contracto de construcção da linha de Barra Bonita e Rio do Peixe.

Rio de Janeiro, 12 de Junho de 1931.

CONSTRUCÇÃO DA PONTE DO HERVAL POR CONTA DAS DESPEZAS DE CUSTEIO (1)

No "Jornal do Commercio", de 15 de Maio ultimo, e em outros jornaes da mesma data, foi publicada a resolução do Sr. Ministro da Viação, "á vista do relatorio da Commissão de exame dos actos e contractos da Companhia E. de F. São Paulo-Rio Grande, annullando os avisos do seu antecessor, que autorizavam a construcção da ponte do Herval, sobre o rio do Peixe, no Estado de Santa Catharina e exonerando o Governo de onus não autorizado".

A publicação dessa resolução exige os seguintes esclarecimentos, que nos apressamos a apresentar, embora não tenhamos encontrado no "Diario Official" a confirmação da noticia.

A clausula XIII do termo de revisão de contractos, autorizada pelo Decreto N. 16.259, de 12 de Dezembro de 1923, diz textualmente :

> "Serão consideradas despezas de custeio, nas estradas de concessão e arrendamento, além das especificadas, respectivamente, nas clausulas 44 e 78 do mencionado contracto de consolidação, as contribuições a que legalmente se acha obrigada a Companhia para a Caixa de Aposentadorias e Pensões, e as indemnizações devidas por accidentes de trabalho ou premios dos correspondentes seguros.
>
> Paragrapho unico — Na vigencia das taxas addicionaes nenhuma despesa de obras novas, excepto as de que trata a clausula IX deste contracto, poderá correr por conta de custeio, salvo autorização especial do Governo e a juizo exclusivo deste."

---

(1) V. pag. 173.

Ora, já a clausula 44 incluiu entre as despezas consideradas de custeio as estações e mais dependencias. Dependencia de estações são armazens, plataformas, pateos e podem abranger, quando do interesse das estradas, o accesso a essas estações, si esse accesso não é assegurado pelos meios já existentes, ou que os interessados, (particulares, Municipalidades, Estado e mesmo Governo Federal), entenderem executar por conta propria, para mais facilmente attingirem a Estrada. Esse accesso ás estações póde ser uma communicação com uma rodagem, ou com as ruas de uma cidade; póde tambem ser, como no caso presente, uma ponte ligando a margem de um rio, por onde passa a Estrada de ferro, com a outra margem onde está localizada uma cidade, ou por onde passa uma rodagem.

A propria clausula 44 permitte a interpretação com essa elasticidade.

Mas o paragrapho unico da clausula XIII dispensa interpretação, pois estipula que

> "nenhuma despeza de obras novas, exceptuadas as referidas na clausula IX, poderá correr por conta de custeio — **salvo autorização especial do Governo e a juizo exclusivo deste.**"

Está, neste caso, a Ponte do Herval, como passamos a expôr.

A construcção teve autorização especial do Governo, como prova o Aviso n. 116 do Ministerio da Viação, que transcrevemos em seguida :

> "Ministerio da Viação — Directoria Geral de Expediente — 3ª Secção — Expediente do Sr. Ministro — Dia 21-12-1928. — Aviso — Sr. Inspector Federal das Estradas: N. 116 — Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e de accordo com o parecer dessa Inspectoria, constante do officio n. 1.292|S, de 15 do corrente mez, declaro-vos

que approvo o projecto que a este acompanha, rubricado pelo director geral de Expediente desta Secretaria de Estado, para a construcção de uma pote sobre o rio do Peixe, obra complementar da estação de Herval, e por lhe facilitar o accesso.

Autorizo, outrosim, a que se inscreva na conta de custeio da linha Itararé-Uruguay, da mencionada Companhia, depois de devidamente comprovada em regular tomada de contas, a verba necessaria, até a importancia maxima de 302:272$150, que deverá desde logo ficar empenhada para a alludida construcção.

Para conclusão dos trabalhos, fica marcado o prazo de um anno, a contar da data em que a Companhia requerente for notificada da approvação do projecto em causa." ("Diario Official", de 26-12-1928, pagina n. 27.297).

Convém frisar que a resolução do Ministerio, mandando construir a ponte como obra complementar da estação de Herval, apoiava-se no parecer da Inspectoria das Estradas.

Veiu depois o Aviso n. 75, de 19 de outubro de 1929, que transcrevemos:

"Ministerio da Viação — Directoria Geral de Expediente — 3ª Secção — Expediente do Sr. Ministro — Dia 19-10-1929. — Sr. Inspector Federal das Estradas — N. 75 — Attendendo a que requereu a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e de accordo com o parecer dessa Inspectoria constante do officio n. 1.126|S, de 17 do corrente mez, declaro-vos que approvo o projecto que a este acompanha, rubricado pelo director geral de Expediente desta Secretaria de Estado, em substituição ao que foi approvado por Aviso n. 116, de 24 de Dezembro de 1928, para a construcção de uma ponte em concreto

armado sobre o rio do Peixe, obra complementar da estação de Herval, para lhe facilitar o accesso. Autorizo, outrosim, a que se inscreva na conta de custeio da linha Itararé-Uruguay, da mencionada Companhia, as despezas com aquella obra e que, até o maximo de 556:736$000, forem devidamente apuradas e comprovadas em regular tomada de contas. Para a conclusão dos trabalhos, fica marcado o prazo de um anno, a contar da data em que a Companhia requerente fôr notificada da approvação do projecto em causa". ("Diario Official", de 20-10-1929, pagina n. 21.192).

Ainda desta vez, o acto ministerial invoca o parecer da Inspectoria das Estradas, e repete que o Governo considera a ponte do Herval obra complementar da Estação, autorizando a execução pela verba de custeio.

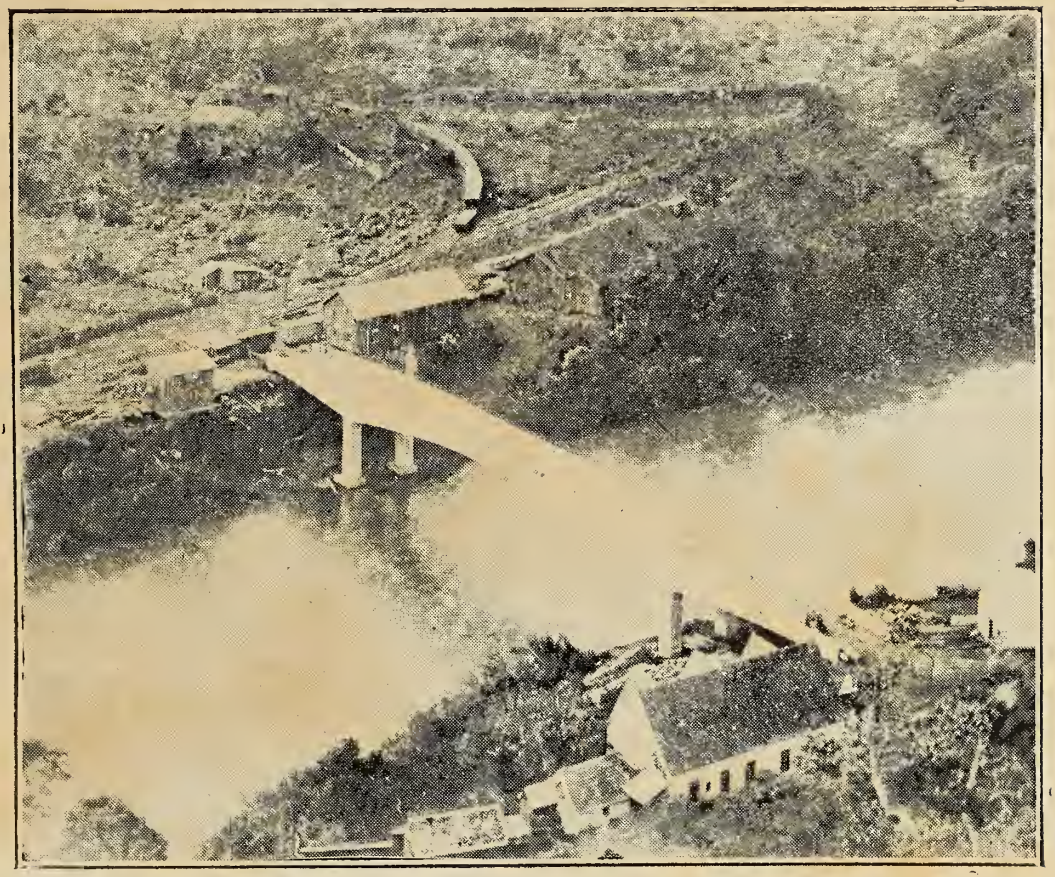
A construcção da ponte enquadrava-se nos contractos da Cia. E. de F. São Paulo-Rio Grande, dependendo apenas da autorização especial do Governo. Dando essa autorização o Ministro da Viação conservou-se na orbita de suas attribuições. Para resolver, ouviu o mais alto orgão informativo do Ministerio, a Inspectoria Federal das Estradas, e esta aconselhou a execução da ponte como fôra proposto pela Companhia.

Estamos deante de um acto acabado, que preencheu todas as formalidades para ser posto em execução. A construcção da ponte foi autorizada, e a ponte foi construida e está preenchendo os fins a que se destinava: facilitar o accesso á estação de Herval.

Juntamos as seguintes photographias que constituem documento de tudo quanto affirmamos.

A construcção iniciada no periodo governamental passado, a 30 de Novembro de 1929, fiscalizada pela Inspectoria das Estradas, só foi concluida já na

Ponte do Herval



Ponte do Herval sobre o Rio do Peixe ligando a estação da E. F. São Paulo Rio Grande ao povoado

vigencia do actual Governo, a 14 de Janeiro de 1931. Por deliberação do Representante do Governo na occupação federal da Rêde foi effectuado a 27 de Dezembro de 1930 o pagamento de 30:000$000 por conta da empreitada. As experiencias, acceitação final e inauguração foram presididas por um dos engenheiros do 6° Districto da Fiscalização e pelos engenheiros da Estrada designados pelo Representante do Governo, conforme termo lavrado na occasião. Foram, pois, actos do Governo actual, pelos seus delegados autorizados, sanccionando de facto a construcção iniciada pelo Governo passado.

Antes da execução era possivel discordar da solução, combatel-a, impedil-a. Mas depois do facto consummado, e não tendo a Companhia incorrido em falta alguma, nem deante do contracto, nem perante o Governo, será justo punil-a com uma resolução de effeito retroactivo ?

O actual Governo, conforme se deprehende das noticias publicadas e que transcrevemos, julga que o seu antecessor andou mal inspirado autorizando a construcção da ponte; mas si essa autorização foi regular, si preencheu todas as formalidades legaes; si a Companhia não praticou acto algum á revelia do Governo e pelo qual pudesse ser responsabilisada; não é a Companhia passivel de penalidade.

E a ser mantida a resolução publicada, de considerar nullos os avisos que autorizaram a construcção da ponte por conta das despezas de custeio, como o contracto permittia, desde que o Governo désse approvação especial como de facto deu, isto é, preenchendo todas as formalidades legaes, que tranquillidade poderão ter os que confiam nos contractos assignados pelo Governo e nas resoluções regulares que delle emanam ? Si não fosse respeitada a continuidade, e si no Governo os successores que discordassem de seus antecessores, ficassem com o arbitrio de annullar actos acabados, cujas consequencias não recahiriam sobre os responsaveis de que dis-

cordavam, mas sobre os que confiavam nas autoridades que estavam investidas dos poderes legaes para resolver e se fazerem obedecidas, ficaria subvertido tudo quanto a civilização já conquistou, e voltariamos ao tempo do arbitrio pessoal e das resoluções tyranicas.

Mas felizmente essa hypothese está afastada, e estaria, ainda mesmo que o Governo Provisorio da Republica, traçando regras para sua conducta, não tivesse declarado pelo art. 7° do Decr. n. 19.398, de 11 de Novembro de 1930:

> "Art. 7° — Continuam em inteiro vigor, na forma das leis applicaveis, as obrigações e os direitos resultantes de contractos de concessões ou outras outorgas, com a União, os Estados, os Municipios, o Districto Federal e o territorio do Acre, salvo os que, submettidos á revisão, contravenham ao interesse publico e á moralidade administrativa."

A construcção da Ponte do Herval nem offendeu ao interesse publico, nem á moralidade administrativa. Não é passivel nem mesmo de revisão, muito menos de annullação.

E' o que pensa a Companhia E. de F. São Paulo-Rio Grande, convencida de que o Governo não confirmará as noticias que os jornaes publicaram e que motivaram estas explicações.

Rio de Janeiro, 12 de Junho de 1931.

CONSTRUCÇÃO DO RAMAL DE CANOINHAS

Por officio n. 16 de 14 de Maio ultimo, (1) o Sr. Ministro da Viação, á vista do "parecer da commissão incumbida do exame da regularidade dos actos relativos á execução dos contractos da Cia. E. F. São Paulo-Rio Grande", recommendou ao Sr. Inspector Federal das Estradas que mandasse fazer nova medição dos trabalhos executados no ramal de Canoinhas, "afim de ser deduzida a importancia porventura reconhecida em excesso e proveniente de preços unitarios elevados, bem como obras realizadas que não interessam directamente á via permanente do dito ramal".

Declarou ainda o Sr. Ministro que essa providencia deveria "ser adoptada sem embargo de ulterior deliberação do Governo sobre a situação decorrente de construcção daquelle ramal, pois os trabalhos de construcção foram iniciados mediante simples despacho telegraphico de um official de gabinete do então ministro, em 28 de Agosto de 1928, datando de 20 de Dezembro de 1929 o primeiro requerimento da Companhia a respeito do ramal, e de 14 de Fevereiro de 1930 o acto de approvação dos projectos e orçamentos, quando o mesmo já se achava em vias de conclusão".

A Companhia nada tem a objectar ás recommendações feitas pelo Sr. Ministro, e limita-se, a respeito da construcção do ramal de Canoinhas, a prestar os seguintes esclarecimentos, aguardando tranquilla a resolução definitiva do Governo sobre esse caso.

A construcção do Ramal foi iniciada de facto

---

(1) V. officio n. 16 á pag. 169.

por ordem terminante do Ministro da Viação, tendo a Companhia reclamado seguidamente a regularisação dessa ordem mediante expedição do imprescindivel decreto, o que só conseguiu a 14 de Fevereiro de 1930.

A Companhia tinha no seu archivo, nesta capital, documentação para demonstrar como se empenhou pela normalisação de um acto que não lhe parecia preencher as indispensaveis formalidades legaes. Mas esse archivo desappareceu por occasião das depredações que soffreram seus escriptorios, nos assaltos ao edificio da "A Noite", em 24 de Outubro de 1930, conforme é do conhecimento publico. Nos archivos da Companhia em Curityba devem existir copias senão de todos, pelo menos de alguns desses documentos, mas a Companhia está impedida de consultar esses archivos desde a occupação da Estrada em 5 de Outubro de 1930. Acredita a Companhia que nos archivos do Ministerio da Viação devem ser encontrados documentos para provar a insistencia com que a Companhia pediu a normalisação das ordens telegraphicas do então Ministro da Viação para que fosse iniciada a construcção do Ramal de Canoinhas.

A Inspectoria Federal das Estradas e especialmente o 6° Districto de Fiscalisação, devem possuir tambem a documentação a que se refere a Companhia, porquanto desde o inicio da construcção a Fiscalisação acompanhou de perto e officialmente á execução dos serviços.

O 6° Districto de Fiscalisação destacou para fiscalisar a construcção do ramal de Canoinhas o Engenheiro Lino Calmon de Araujo Góes, e o proprio Chefe do 6° Districto inspeccionou repetidas vezes a construcção do ramal. A Companhia sentia-se assim amparada pela acção fiscalizadora do Governo Federal.

A medição final da construcção do ramal foi feita pelo mesmo Engenheiro que fez a fiscalização,

acompanhado pelo Chefe da via permanente da Estrada de Ferro Paraná, designado pela Companhia para esse fim.

A tabella de preços applicada na construcção, foi a mesma que vigora para todos os trabalhos da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, approvada por portaria de 29 de Fevereiro de 1929 e publicada no "Diario Official" de 27 de Junho do mesmo anno.

Rio de Janeiro, 12 de Junho de 1931.

CONSTRUCÇÃO DO RAMAL DE PARANAPANEMA COM O PRODUCTO DA TAXA ADDICIONAL DE 10 %

Tendo surgido em um dos jornaes do Rio uma insinuação ao Sr. Ministro da Viação para que mandasse verificar a legalidade da construcção do Ramal de Paranapanema por conta da taxa addicional, que segundo esse mesmo jornal foi ordenada por simples aviso do Ministro anterior, apressamo-nos a auxiliar o exame, dessa accusação, prestando os seguintes esclarecimentos.

TAXAS ADDICIONAES — A portaria do Ministerio da Viação, de 21 de Janeiro de 1921 (Presidencia Epitacio Pessôa) denominou — taxa addicional á metade do augmento concedido sobre as tarifas então em vigor na rêde ferroviaria Paraná-Santa Catharina. Essa metade do augmento de tarifas, designada taxa addicional e temporaria, foi destinada a attender ás despezas com acquisição do material de tracção e transporte, e execução de varios melhoramentos referidos na mesma portaria. Deixariam essas taxas addicionaes de vigorar logo que estivessem pagas as despezas para as quaes foram exclusivamente estabelecidas, não devendo exceder o periodo de 10 annos (1921 a 1931), salvo autorização do Governo.

Quanto á outra metade do augmento de tarifas, denominada taxa fixa pela portaria de 21 de Janeiro de 1921, foi considerada de caracter permanente e destinada á melhoria de vencimentos e salarios do pessoal da rêde ferroviaria.

Pelo Decr. 16.259 de 12 de Dezembro de 1923 (Presidencia Arthur Bernardes), foi autorizada a revisão dos contractos (Decretos 11.905, de 19 de Janeiro de 1916 e 12.491, de 31 de Maio de 1917) da Cia. E. de F. São Paulo-Rio Grande. O accôrdo da revisão foi assignado a 12 de Maio de 1924, e pela clausula V desse termo de revisão, foi instituido um augmento de 10 % sobre todas as tarifas em vigor, augmento que deixava de incidir sómente sobre as taxas addicionaes temporarias da portaria de 21 de Janeiro de 1921, e sobre os fretes das madeiras.

Esse augmento especial de 10 %, foi tambem denominado "taxa addicional de 10 %, cujo producto seria destinado ao pagamento das despezas com a conclusão do ramal de Paranapanema até Ourinhos, e para reembolsar a União das importancias por ella gastas até a data da assignatura do termo de revisão do contracto de 12 de Maio de 1924, devendo durar até o completo reembolso do que a União já tivesse despendido com o Ramal de Paranapanema.

O termo de revisão de contractos de 12 de Maio de 1924, foi autorizado pelo Decreto 16.259, de 12 de Dezembro de 1923.

Por sua vez esse Decreto 16.259 foi consequencia da autorização legislativa conferida pelo art. 97, n. XLVII, da lei n. 4.632, de 6 de Janeiro de 1923, isto é, do mesmo anno do referido decreto.

Essa disposição legislativa é a seguinte:

> Fica o Governo autorizado:
>
> XLVII — A rever os contractos de concessão, construcção, exploração ou arrendamento de estradas de ferro, portos e outros serviços, podendo modificar ou substituir as clausulas e as linhas e obras contractadas, prorogar, rescindir ou encampar os contractos que julgar conveniente e fazer para a execução do disposto nesta alinea as operações de credito e abrir os creditos necessarios.

A revisão autorizada pelo Decr. 16.259, de 12 de Dezembro de 1923, usando a autorização legislativa de 6 de Janeiro desse mesmo anno (art. 97, numero XLVII da Lei 4.632) referia-se, como dissemos, aos contractos autorizados pelos Decretos n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916 e 12.491, de 31 de Maio de 1917.

Esse Decr. n. 12.491, de 31 de Maio de 1917 (Presidencia Wenceslão Braz) que rege o contracto de 6 de Julho de 1917, para a construcção do prolongamento do Ramal de Paranapanema, foi autorisado pela lei 3.232, de 5 de Janeiro desse mesmo anno de 1917, art. 77, letra c, que transcrevemos a seguir.

> C) — a entrar em accôrdo com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande para a construcção, dentro do menor prazo possivel, dos trechos da Estrada de Ferro de Jaguariahyva a S. José e seu prolongamento até Ourinhos e bem assim a construir, por administração ou mediante contracto, os ramaes necessarios para as jazidas de carvão do Estado do Paraná, podendo permittir áquella Companhia que dê outra applicação aos saldos que apurar na exploração da linha em trafego ou abrir os necessarios creditos.

Do exposto conclue-se:

a) — Que os contractos que regem a construcção do Ramal de Paranapanema foram autorizados por Decretos do Poder Executivo, por sua vez todos elles consequencia de autorizações legislativas.

b) — Que as taxas addicionaes, pelas quaes foram custeadas as despezas de construcção do prolongamento do Ramal de Paranapanema, foram de facto augmentos sobre as tarifas em vigor e que a applicação dessas taxas foram autorizadas pelos decretos e disposições legislativas citadas.

A construcção do Ramal de Paranapanema foi, pois, executada de accôrdo com os contractos, e estes autorizados por Decretos, que por sua vez decorriam de autorizações legislativas.

Esses mesmos contractos estipulavam prazo para que a Companhia reembolsasse o Governo de todas as importancias empregadas na construcção, e que eram da responsabilidade da Companhia, de accôrdo com o n. 3, da clausula 7, do Contracto de Consolidação de 24 de Janeiro de 1916.

Esse prazo terminou a 7 de Junho de 1923 (Decreto 16.029 de 30 de Abril de 1923) tendo sido o Ramal de Paranapanema com todo o seu material fixo e rodante incorporado a 1° de Julho de 1924 á Estrada de Ferro Paraná para todos os effeitos do contracto de arrendamento de 24 de Janeiro de 1916, conforme estipulava a clausula XVII do contracto de revisão de 12 de Maio de 1924.

Rio de Janeiro, 12 de Junho de 1931.

OBSERVAÇÃO — A instituição e applicação das taxas chamadas addicionaes não beneficiou sómente a Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande. Beneficiou a todas as Estradas de contracto federal, e alguns Estados a introduziram nas suas concessões. Constituiu uma medida governamental de largo descortinio e grande alcance, graças á qual puderam as Estradas, no meio da crise generalisada de deficiencia de tarifas, renovar o material fixo e rodante, melhorar serviços e concluir construcções paralysadas, concorrendo assim, decisivamente, para o progresso do paiz.

O autor de tão acertada providencia, acceita e posta em pratica pelos governos, merece a gratidão não só das Estradas de Ferro, como da Nação, pelas vantagens decorrentes da manutenção geral do trafego, graças aos beneficios proporcionados pela instituição dessas taxas, sempre dependentes da autorisação do Governo e contra as quaes jámais protestaram os productores e commerciantes, pela certeza que tinham da util applicação desse justificado augmento de tarifa.

ESTRADA DE FERRO PARANA'

CONTRACTO DE ARRENDAMENTO

Melhoramentos por conta de capital

Pela clausula 67, § 5°, do contracto de arrendamento de 24 de Janeiro de 1916 da Estrada de Ferro do Paraná, a Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande obrigou-se a despender até á importancia de £ 2.500.000, que seria levada á conta de capital a que se refere o § 1°, letra c) da clausula 78 do mesmo contracto.

A clausula 78 define o que constitue o capital da estrada para os effeitos do contracto, a saber:

a) Contribuição inicial (Rs. 300:000$000).
b) Sello do contracto (Rs. 51:810$000).
c) Despezas de material rodante e obras novas.

Na tomada de contas do anno de 1920, foi reconhecida a despeza já effectuada de Rs. 6.377:560$469, cuja conversão em ouro produziu £ 419.593.1.10.

No periodo 1921|1929 as tomadas de contas já reconheceram despezas por conta do capital no valor de Rs. 2.603:196$299 que sommadas ás apuradas até 1920 representam Rs. 8.980:756$768.

As despezas por conta de capital relativas ao periodo de 1922-1929 ainda não foram convertidas

em ouro, afim de serem sommadas ás £ 419.599.1.1.10, para effeito da obrigação de £ 2.500.000.

A clausula 68 do contracto de 24 de Janeiro de 1916 marcou o prazo de 10 annos para executar os melhoramentos por conta da obrigação de £ 2.500.000 do § 5°, da clausula 67. Esse prazo teria expirado a 24 de Janeiro de 1926, mas tal não se deu em virtude do § 1°, da clausula 50 do mesmo contracto, a que ficou subordinada a contagem do prazo.

Essa clausula 50 § 1° mandava interromper o prazo emquanto durasse a crise financeira; cessada esta, a juizo do Governo, este marcaria o dia em que deveria começar a contagem dos prazos.

Pelo Decreto 13.312, de 4 de Dezembro de 1918, o Governo determinou que deveria começar a correr de 7 de Junho de 1919 o prazo para cumprimento da clausula 68 que marcava 10 annos para realização de melhoramentos na Estrada Paraná no valor de £ 2.500.000.

Esse prazo expirou a 7 de Junho de 1929, tendo a Companhia, por conta de £ 2.500.000, despendido até Dezembro de 1929, como expuzemos, Rs. 6.377:560$469, correspondentes a £ 419.593.1.10 e mais Rs. 2.603:196$299 ainda não convertidos em ouro.

A clausula 69 estabelece as penas a applicar á Companhia pela falta de execução do compromisso de £ 2.500.000 da clausula 67, no prazo de 10 annos da clausula 68.

Mas essa clausula resalva logo no inicio o caso de força maior, a juizo do Governo, no caso de ser excedido o prazo de 10 annos sem que a Companhia empregasse £ 2.500.000 em melhoramentos da Estrada Paraná, conforme estipulado pela Clausula 67 do conttracto.

A Companhia não satisfez o total da obrigação de £. 2.500.000, mas todos os anos, como reconhecem as tomadas de contas, vem empregando avulta-

das quantias, por conta de capital nos melhoramentos da Estrada.

As condições mundiaes do mercado financeiro não lhe permittiram fazer mais, nem melhor.

O Governo Brasileiro não recusará á Companhia essa razão de força maior que lhe impediu de empregar maior importancia nos melhoramentos a que se obrigou na Estrada Paraná.

Rio de Janeiro, 12 de Junho de 1931.

DECRETO 19.918, DE 24 DE ABRIL DE 1931

Declara a caducidade das concessões para a construcção da linha ferrea Porto-União á Foz do Iguassú, do Ramal de Sete Quédas e do Ramal de Guarapuava e sua ligação com a E. F. Paraná (1)

O Decreto 19.918 em um de seus consideranda declara que o prazo das concessões das linhas supramencionadas expirou a 7 de Junho de 1923.

De accordo com o Decreto 16.029 de 30 de Abril de 1923 foi prorogado até 7 de Junho de 1923 o prazo fixado no § 2° da clausula 8ª, do contracto de 19 de Janeiro de 1916, e ao qual se refere o § 1° da clausula 50.

Esse § 2° da clausula 8ª determina: "Os trabalhos de construcção da estrada referida nesta clausula serão iniciados dentro do prazo de 3 annos, e concluidos no de 15.

Por conseguinte a construcção deveria ser iniciada dentro do prazo de 3 annos a contar de 7 de Junho de 1923 e terminada no de 15 annos. Corresponderia pois a iniciar as linhas até 7 de Junho de 1926 e terminal-as até 7 de Junho de 1935. A Companhia não tendo iniciado a construcção até aquella data, 7 de Junho de 1926, e não tendo obtido prorogação desse prazo, reconhece que a concessão incorreu em caducidade.

Reconhecendo embora que as concessões incorreram em caducidade por não ter sido prorogado além de 7 de Junho de 1926 o prazo para iniciar a construcção, justifica-se a Companhia de não ter

---

(1) V. Decreto 19.918 á pag. 165.

dado desempenho a esse compromisso, em virtude da impossibilidade de levantar o avultado capital de £ 3.270.371.

Essa impossibilidade reconhecem-n'a os meios financeiros da Europa e da America, reconhecerá tambem o Governo Brasileiro. A situação mundial após a grande guerra constrangeu a esta Companhia, como a muitas outras, a tornar-se faltosa no cumprimento de suas obrigações, por ser-lhe impossivel encontrar subscriptores para capital destinado á construcção de estradas de ferro.

A Companhia não tem outra defesa a allegar, mas acredita que esse caso indiscutivel de força maior a justifica perante o Governo.

Rio de Janeiro, 12 de Junho de 1931.

CONCESSÃO DE TERRAS DEVOLUTAS (1)

Por officios de 14 de Maio de 1931 aos Srs. Interventores Federaes nos Estados do Paraná e de Santa Catharina e ao Sr. Ministro do Trabalho, Industria e Commercio, consultou-os o Sr. Ministro da Viação sobre a conveniencia de tomarem parte em uma Commissão de Representantes da União e dos Estados, afim de acautelar os interesses ligados á cessão gratuita de terrenos devolutos de que tratam os contractos da Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande.

A Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande está inteiramente tranquilla em face dessa deliberação do Sr. Ministro da Viação, pois não receia o exame leal dos seus contractos de concessões de terras devolutas.

O que a Companhia deseja é que não seja esse exame feito á sua revelia e, por isso, quando fôr designada a Commissão a que se refere o Sr. Ministro da Viação, espera ser ouvida para prestar esclarecimentos e apresentar documentos para estudos da Commissão.

A Companhia se propõe designar um seu representante que ficaria addido á Commissão de representantes da União e dos Estados para defender os interesses da Companhia, sempre que quizessem ouvil-o os membros dessa Commissão.

Rio de Janeiro, 12 de Junho de 1931.

Transcrevemos em seguida o "Memorial" redigido pelo Dr. João Mangabeira sobre a concessão de terras da Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande,

---

(1) V. officios referidos á pag. 169.

e apresentado em Fevereiro do corrente anno, ao Sr. General Mario Tourinho, Interventor Federal no Paraná:

Exmo. Sr. General Interventor Federal no Estado do Paraná:

MEMORIAL

Sobre a concessão de terras da Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande, em face do Decreto n. 300, de 3 de Novembro de 1930, e n. 20, de 5 de Janeiro de 1931, redigido pelo Dr. João Mangabeira

A Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande vem pedir a V. Ex. reconsideração das medidas contra ella adoptadas nos decretos ns. 300, de 3 de Novembro de 1930 e 20, de 5 de Janeiro de 1931, pelas razões que passa a expor:

Contra a Supplicante declarou V. Ex. por esses decretos:

1° — rescindidos:

a) — o contracto firmado em 23 de agosto de 1920 com a Cia. S. Paulo-Rio Grande e por esta cedido á Cia. Brasileira de Viação e Commercio;

b) — todos os actos consequentes dos mesmos e dos contractos anteriores por elles alterados.

2° — Caducos:

a) — o privilegio;

b) — a concessão;

c) — todos os demais favores concedidos á S. Paulo-Rio Grande.

3° — nullos todos os titulos de dominio sobre qualquer area da terras do Governo do Estado expedidos em favor da Cia. Brasi-

leira de Viação e Commercio ou da Cia. E. de F. S. Paulo-Rio Grande,

a saber:

a) — os decorrentes dos contractos rescindidos;
ou

b) — dos anteriores por elles alterados;

como tambem

c) — todos os que desses por ventura fossem derivados;

e mais ainda

d) — os que em virtude dos mesmos contractos rescindidos hajam sido pelo Governo directamente expedidos em nome de terceiros.

PRELIMINAR

Preliminarmente, e sem quebra do respeito que lhe devemos, permitta-nos V. Ex. antes, como uma homenagem ao seu alto espirito, que lhe neguemos competencia legal para a pratica das medidas acima referidas.

A funcção de declarar nullo um acto juridico, ou um instrumento juridico, como titulo de dominio, que já se incorporou no patrimonio privado, é, sempre foi, e será sempre, uma funcção judicial.

Só o Poder Judiciario poderá declarar nullo um titulo dessa ordem, que nada mais é senão o instrumento do contracto pelo qual a propriedade se transferiu. Isto sómente isto e nada mais é um titulo de dominio. Assim, o acto que o invalida, annulla quasi sempre a venda, a doação, a cessão, o legado, a herança emfim o contracto ou acto successorio que transfere o dominio, que o titulo exteriorisa.

Ou melhor, é da nullidade dos actos juridicos, legalmente declarada, que a do titulo resulta, excepto

a hypothese, rarissima, em que a nullidade seja, não do acto principal em si mesmo, mas da escriptura publica ou privada que o corporifica. Mas a quem compete legalmente declarar esta nullidade, impondo-a não sómente ás partes que pactuaram a transferencia da propriedade, que o titulo de dominio representa, mas tambem a terceiros? Evidentemente ao Poder Judiciario. Sómente elle pelo exame das leis, razões e documentos apresentados pelas partes, seja embora uma dellas o Estado, sómente elle poderá decidir quem o proprietario de uma area de terras disputada, declarando invalido e nullo o titulo que uma das partes offereça e seja pela outra impugnado... Terão, porém, os Interventores este poder? Bem póde ser que numa só entidade se reunam os tres Poderes — Executivo, Legislativo e Judiciario. Já houve Reis que o reuniram. Uma revolução poderia isto determinar. Mas a Revolução Brasileira determinou exactamente o contrario.

O art. 1º, do Decr. 19.398, de 11 de Novembro de 1930 que é a Lei Organica do Governo Provisorio, determina que

> "exercerá discricionariamente em toda a sua plenitude as funcções e attribuições não só do **Poder Executivo** como tambem do **Poder Legislativo**".

Excluiu, portanto, das funcções deste Governo as do **Poder Judiciario.** E logo depois, no art. 3º, prescreveu:

> "o Poder Judiciario Federal, dos Estados, do Territorio do Acre e do Districto Federal, **continuará a ser exercido na conformidade das leis em vigor,** com as modificações que vierem a ser adoptadas, de accordo com a presente lei e as restricções que desta mesma lei decorrerem".

Ora, a quem competia entre nós, anteriormente

á Revolução, declarar nullo um titulo de dominio, isto é, decidir sobre a propriedade privada? — A quem caberia annullar um contracto? — Evidentemente ao Poder Judiciario. Esta mesmo a sua funcção especifica — assegurar os direitos individuaes ou sobre elles decidir, no choque ou no conflicto entre os individuos, ou entre estes e o Estado.

Mas, se antes da Revolução sómente ao Poder Judiciario era licito declarar "nullos os titulos de dominio expedidos em favor" de uma pessoa natural ou juridica; se o Poder Judiciario era o unico competente, entre nós, para decidir sobre questões de propriedade, e declarar quem era o legitimo proprietario de uma area de terras; evidente que, por força do art. 3° da Lei Organica, sómente elle, e exclusivamente elle, é ainda o poder capaz de resolver sobre taes casos ou declarar taes nullidades.

E foi por força dos arts. 1° e 3° da Lei Organica que o art. 11° retirou tambem aos Interventores o exercicio do Poder Judiciario. Não poderiam elles evidentemente exercer funcções de que o Governo Provisorio deliberadamente se privara. Mas se assim é, V. Ex., quando declarou nullos certos titulos de dominio e, por isto mesmo, certos contractos, exerceu manifestamente funcções do Poder Judiciario, que a Lei Organica retirou expressamente dos Interventores. Os decretos de 3 de Novembro e 5 de Janeiro rompem, portanto, abertamente nesses pontos, com a Lei Organica do Governo Provisorio, e são, por isto mesmo, baldos de fundamento legal. Demais, o Estado quando contracta, como no caso em questão, é pelo art. 14 do Codigo Civil "pessoa juridica de direito publico interno", e, como tal, nivelada ao individuo com que pactua. Não póde, portanto, por si só declarar nullo um pacto, um acto juridico ou um titulo de dominio expedido em favor de terceiro, porque seria, além de usurpar funcções judiciarias, julgar em causa propria.

Bem verdade que o art. 7° da Lei Organica assim dispõe:

> "continuam em inteiro vigor na forma das leis applicaveis as obrigações e os direitos resultantes de contractos, de concessões ou outras outorgas com a União, os Estados, os Municipios, o Districto Federal e o Territorio do Acre, salvo os que submettidos á revisão contravenham ao interesse publico e á moralidade administrativa".

Tanto melhor para a Supplicante. Porque sómente um meio admitte a Lei Organica para a modificação ou invalidação administrativa das obrigações e dos direitos "resultantes de contractos com a União ou os Estados". E' a revisão dos que "contravenham ao interesse publico e á moralidade administrativa". Mas revisão não é rescisão. Revisão, o proprio nome o diz, é o acto pelo qual o Governo, ouvindo a outra parte, modifica, elimina, ou inclue certas clausulas no pacto que está revendo, mas não annulla o contracto, que, ao contrario, se mantem, embora revisto. E tanto assim é, tanto o Governo não se quiz attribuir, em hypothese nenhuma, a faculdade de annullar nenhum contracto, nenhum titulo de dominio, em summa nenhum acto juridico, que se inclua no direito privado, que no art. 8° abriu uma excepção para certos actos que elle póde annullar e a lei expressamente enumera.

Assim determina que

> "não se comprehende nos arts. 6° e 7° e poderão ser annullados ou restringidos, collectiva ou individualmente, por actos ulteriores os direitos até aqui resultantes de nomeações, aposentadorias, jubilações, disponibilidades, reformas, pensões, ou subvenções, e em geral, de todos os actos relativos

a empregos, cargos, ou officios publicos, assim como do exercicio ou desempenho dos mesmos, inclusive, e para todos os effeitos os da magistratura, do Ministerio Publico, officios de justiça e quaesquer outros da União, dos Estados, dos Municipios, do Districto Federal ou do Territorio do Acre".

São, portanto, estas, exclusivamente estas, taxativamente enumeradas no art. 8°, as relações juridicas que o Governo Provisorio póde annullar. As outras, como titulos de dominio, etc., resultantes de contractos, não !

Sómente ao Poder Judiciario caberá invalidal-as. Não póde, portanto, nem mesmo o Chefe do Governo Provisorio annullar um contracto ou um titulo de dominio. Elle mesmo se privou por lei desta attribuição. O que póde é rever os contractos que "contravenham ao interesse publico ou á moralidade administrativa". Mas rever, para pol-os de accordo com esses principios, que isto é que é revisão; não para os annullar, o que é coisa diversa e compete exclusivamente ao Poder Judiciario.

DE MERITIS

Declara V. Ex. rescindidos o contracto firmado com a Cia. São Paulo-Rio Grande, em 23 de Agosto de 1920 e por esta cedido á Cia. Brasileira de Viação e Commercio e o additamento de 8 de Junho de 1928. Nada tem que ver com isto a Supplicante, que não tem mais contracto algum com o Estado do Paraná.

Uma vez que o Governo do Estado, por termo de 22 de Novembro de 1920, acquiesceu na transferencia que a S. Paulo-Rio Grande fez de sua concessão e seu contracto da Estrada de Ferro de Guarapuava, nada mais, por isso mesmo, tem a Supplicante com o desempenho daquelle contracto, no qual o Estado do Paraná tem, actualmente, como a outra par-

te contractante a Cia. Brasileira de Viação e Commercio.

Se esta deu ou não motivo á rescisão, ella que se defenda perante V. Ex. ou perante a Justiça. E se a Supplicante lhe cedeu um contracto inexistente, cabe áquella propor contra esta a competente acção regressiva. Mas a questão será entre as duas. Seja como fôr, nada tem a Supplicante que ver com o Estado do Paraná, nem este com ella, a proposito do contracto de 23 de Agosto, cedido, com approvação do governo do Estado, á Cia. Brasileira de Viação e Commercio.

Mas, como V. Ex. mesmo proclama no ultimo considerando do Decreto de 3 de Novembro, relativamente ao contracto de 23 de Agosto de 1920, e por força de sua clausula XLVII, "cabe ao Governo declarar, por decreto, a rescisão do contracto independente de interpellação judicial".

Logo, V. Ex. implicitamente reconhece que, se não fôra a clausula XLVII do contracto de 1920, só por um meio judicial poderia elle ser rescindido. E' aliás isto um principio universal de direito, consubstanciado no paragrapho unico do art. 1.092 do Codigo Civil, que assim prescreve:

> "A parte lesada pelo inadimplemento póde requerer a rescisão do contracto, com perdas e damnos".

Póde requerer; isto é, não póde decretar.

Requerer a quem? Ao Poder Judiciario. Mas V. Ex. não se limitou a rescindir o contracto de 23 de Agosto de 1920 e seu additamento de 1928. Foi além e rescindiu tambem "todos os actos consequentes dos mesmos e dos contractos anteriores por elles alterados".

Em primeiro logar, é de todo impossivel rescindir todos os actos, porque a maior parte dos actos juridicos são insusceptiveis de rescisão. Rescindem-se

certos contractos ou uma sentença; mas não se rescinde um decreto, um voto, um casamento, um legado, uma herança, uma nomeação, ou uma escriptura. Em casos taes, revoga-se, invalida-se, annulla-se, torna-se sem effeito. V. Ex. mesmo não rescindiu os titulos de dominio — annullou-os. Como, portanto, rescindir "todos os actos consequentes desse contracto ou dos anteriores por elle alterados? "Mas ainda quando todos os actos juridicos fossem rescindiveis, V. Ex. não poderia extender a rescisão aos "actos consequentes dos contractos anteriores" ao rescindido. Que a extendesse aos actos consequentes do contracto fulminado com a rescisão, até certo ponto comprehende-se. Comprehende-se, mas não é certo, não é juridico, não é justo. Porque na vigencia de um contracto, posteriormente rescindido, pódem ser praticados, sobretudo de referencia a terceiros, actos juridicos definitivos, aos quaes não attinge a rescisão, e que nenhum tribunal do mundo annullaria. Mas uma rescisão retroagir, para abranger no seu alcance actos anteriores aos contractos rescindidos e consequentes de outros pactos é juridicamente impossivel! Evidentemente pelos termos do Decreto de 3 de Novembro, quer V. Ex. referir-se aos actos decorrentes do contracto de 8 de Setembro de 1917. E' exactamente este o contracto citado pelo considerando inicial daquelle decreto. Mas o contracto de 8 de Setembro de 1917 e os actos delle consequentes V. Ex. não os póde rescindir. Não o poderia por um decreto especial; muito menos o poderá por uma inferencia. E não póde isto fazer, porque, ao contrario do de 1920, o contracto de 1917 não concede ao governo do Paraná o direito de rescindil-o ao seu arbitrio. E se o não concede, sómente o Poder Judiciario, num pleito regular, o poderá rescindir. E se não concede ao governo do Paraná esta faculdade é porque os dois contractos differem absolutamente no seu objecto e no seu objectivo.

O de 1920 é um contracto de construcção de es-

trada de ferro. E' uma concessão com os favores inherentes aos actos desta natureza. Diz V. Ex., no 5° considerando do Decreto de 5 de Novembro, que não havia lei que autorizasse o Poder Executivo a isso fazer, "sem o que não é dado alienar terras ex-vi, do art. 77 do Codigo Civil". Equivoco. Havia o § 1°, do art. 1°, da Lei Estadual, de 22 de Março de 1919 que assim prescreve:

> "para a concessão serão adoptadas e observadas as clausulas geraes do decreto 10.432, de 9 de Novembro de 1889, excessão dos relativos á garantia de juros com a orientação da clausula IV, n. 2 do Decreto 3.947, de 7 de Março de 1901".

Ora, uma das clausulas geraes do Decreto de 1889 diz respeito á cessão de terras devolutas. Mas isso é com a Cia. Brasileira de Viação e Commercio que se defenderá perante V. Ex., se quizer e como quizer. Mas rescindido o contracto de 1920, fica de pé, para completa garantia do nosso direito, o de 1917 que não foi nem poderá ser rescindido, senão juridicamente. E se não foi rescindido, rescindidos não pódem ser os actos delle consequentes. Até mesmo porque, repetimos, differem em substancia os contractos de 1917 e 1920. Este é como vimos uma concessão. E', portanto, o Estado quem dá; quem concede favores. No outro os papeis se invertem. E' a Supplicante quem concede e o Estado quem recebe. E' a Companhia que, por espirito de harmonia, tolerancia, para não obrigar o Estado a vultosas indemnisações, transige salvaguardando, assim, grandes interesses estaduaes ameaçados.

E agora appellamos para o reconhecido espirito de justiça de V. Ex., e para a sua esclarecida intelligencia, rogando que nos acompanhe, com toda a attenção, no que vamos allegar, donde o nosso direito resairá com a vividez de uma verdade inconfundivel.

O Contracto de 1917 e as terras da São Paulo-Rio Grande

A 9 de Novembro de 1889 o Governo Imperial concedeu ao engenheiro João Teixeira Soares privilegio, por 90 annos, para a construcção de uma estrada que, partindo de Itararé, vá terminar em Santa Maria com dois ramaes — o primeiro passando por Guarapuava, descerá o Pequery até o rio Paraná, formando dois sub-ramaes um dos quaes irá á Foz do Iguassú; e o segundo ramal divergindo da linha principal em Cruz Alta irá terminar ás margens do Rio Uruguay.

Este o privilegio. Além disto o Governo Imperial fazia ao concessionario

> "cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnisações de direito, em uma zona maxima de 30 kilometros para cada lado do eixo das linhas, comtanto que a area total não exceda a que corresponder a de 9 kilometros para cada lado da extensão total das referidas linhas".

Impunha, porém, a seguinte condição:

> "A Companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de 50 annos, a contar da data da approvação do Poder Legislativo, sob pena de perder o direito aos que não tiverem sido utilizados, ao fim daquelle prazo".

A concessão dependia de approvação do Poder Legislativo. Mas, sobreveiu a Republica. E a 7 de Abril de 1890 o Governo Provisorio, que reunia, como o de agora, os dois poderes — Executivo e Legislativo — pelo decreto 305, declarou "effectiva

a concessão" referida, reduzindo apenas "a 15 kilometros de cada lado do eixo da estrada o limite de 30 kilometros, que determinava a zona maxima em que terá logar a cessão gratuita dos terrenos de que trata a concessão alludida".

Tambem determinou na clausula IV que

> "Ficam de nenhum effeito as clausulas 39 a 46, inclusive da mesma concessão, concernentes ao estabelecimento de familias de agricultores nas zonas percorridas pela estrada de ferro".

Assim, pois, tinha Teixeira Soares, ou a Companhia que organizasse, propriedade sobre uma area total de terras, correspondente "a 9 kilometros para cada lado da extensão total de suas linhas".

Quem, porém, lhe transferiu a propriedade dessas terras devolutas?

O seu legitimo dono. Isto é: o Brasil, representado a principio pelo Governo Imperial e depois pelo Governo Provisorio.

Porque as terras devolutas pertenciam naquella época á Nação.

E por que titulo adquiriu o cessionario a propriedade?

— Por cessão gratuita, dil-o textualmente o decreto de 7 de Abril de 1890, repetindo as palavras do Decreto Imperial.

Assim, a 7 de abril de 1890, a Nação, por seus poderes executivo e legislativo, reunidos no Governo Provisorio, transferiu, por cessão gratuita a Teixeira Soares, terrenos devolutos, que a ella pertenciam. Por isso mesmo devolutas deixaram de ser e passaram a fazer parte da propriedade privada do cessionario ou da Companhia que elle organizasse. Assim quando, a 24 de Fevereiro de 1891, se promulgou a Constituição Federal e por ella passaram a pertencer ao Estado as terras devolutas, nestas não se incluiam

mais, nem se poderiam incluir, as que, por força do decreto de 7 de Abril de 1890, eram de propriedade particular de Teixeira Soares ou da Empreza por elle organizada, e, por isto mesmo, devolutas não eram. Sobre ellas, portanto, não tinha nem poderá ter o Estado do Paraná nenhum direito. Bem verdade que as terras referidas não estavam demarcadas. Mas este facto em nada altera o titulo de dominio. Por todo este Brasil afóra existem terras particulares não demarcadas, sem que os Estados dellas se considerem proprietarios. Mas, a concessão Teixeira Soares foi posteriormente e com approvação do Governo Federal transferida á Companhia E. de F. São Paulo-Rio Grande.

Varios decretos succederam sobre pontos secundarios ao primitivo, até que sob a presidencia Campos Salles, pelo Decreto 3.947, de 7 de Março de 1901, se fez o primeiro contracto de consolidação de todos os actos e pactos anteriores, a partir do de 8 de Novembro de 1889.

E ainda ahi, na consolidação de 1901, a clausula IX repete textualmente os termos da clausula I do Decreto Imperial.

Ora, como vê V. Ex., as terras devolutas cedidas pelo Governo Provisorio passaram á propriedade de Teixeira Soares e depois á da S. Paulo-Rio Grande, em pleno dominio, com todos os direitos a elle inherentes. Porque o Decreto Imperial, nas clausulas 39 a 46, estabelecia para o concessionario a obrigação de nellas estabelecer "familias de agricultores nacionaes ou estrangeiros". Mas, tendo a clausula IV do decreto de 7 de Abril de 1890 declarado "de nenhum effeito as clausulas 39 a 46" acima referidas, segue-se que as terras passaram a pertencer ao concessionario, em pleno dominio, sem nenhuma obrigação ou restricção.

Passaram para que?

— Para que as utilizasse como dono, dispondo dellas como entendesse, podendo, assim, vendel-as,

para auxiliar as despezas do commettimento, que era um arrojo naquella quadra hoje distante.

Por isto mesmo o ultimo contracto de consolidação, que é o vigente, e traz a data de 24 de Janeiro de 1916, ainda repete textualmente os termos do decreto de 1889 no que respeita á "cessão gratuita dos terrenos devolutos".

Dúvida, portanto, não póde haver que a Cia. São Paulo-Rio Grande é proprietaria por titulo legal — cessão gratuita feita pelo Governo Provisorio — das terras que corresponderem:

> "á 9 kilometros para cada lado da extensão total das suas linhas".

Esta a situação legal da Companhia e do Estado do Paraná, quando, promulgada a Constituição Federal, passou elle a ser proprietario das terras devolutas, que antes da Carta de 24 de Fevereiro, pertenciam á União.

Mas, como acontece em toda propriedade territorial não demarcada, passaram os vizinhos a confundir os seus limites, entrando um pelos do outro.

Assim, o Paraná vendeu como suas, por devolutas, muitas areas de terras de propriedade particular da Supplicante, por força do Decreto de 1890.

Ao Estado, era da mais elementar prudencia, se queria vender terras do seu dominio, requerer demarcação com as da Companhia. Não o fez. E foi medindo e vendendo como se tudo fôra seu. Expedidos, porém, os titulos, verificou-se que o Estado entrára nas terras do dominio particular da Supplicante.

Evidente que esta podia reivindicar de terceiros taes terrenos e estes, com os titulos expedidos pelo Governo Estadual, proporiam contra o Estado as acções competentes, reclamando indemnisações respeitaveis.

Dahi, desta situação afflictiva, não para a Supplicante, mas para o Estado e os terceiros a quem

vendera terras de outrem, resultou o contracto de 8 de Setembro de 1917. Firma-se elle na seguinte autorisação, constante do n. 19 do art. 3º da Lei Estadual 1.457, de 6 de Maio de 1914, que assim prescreve:

> "Art. 3.º — Fica o Governo autorisado:
> 19 — A verificar pelos meios que julgar necessarios os direitos que assistem á Companhia de Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, quanto á questão das terras marginaes ás suas linhas, no territorio do Estado, podendo então entrar em qualquer accordo com aquella Companhia de modo a harmonizar os direitos que lhe forem reconhecidos com os interesses do Estado".

Como vê V. Ex. trata-se de "direitos" da Companhia e interesses do Estado. Isto é: "harmonizar os direitos" de propriedade da Companhia sobre as "terras marginaes ás suas linhas" com "os interesses do Estado" ameaçados ou sacrificados, em razão de vendas que elle fizera de terrenos alheios como proprios. A propria lei 1.457 distingue as duas situações com uma technica perfeita — direitos e interesses. Direitos, tem-nos a Companhia; o Estado apenas interesses. Aquelles decorrem da lei. Emanam de um acto juridico — a cessão gratuita que pelo Decr. de 7 de Abril de 1890 lhe fizera a Nação de terrenos devolutos que a ella pertenciam. Os interesses resultam de um acto illicito, embora praticado de bôa fé — a venda illegal de terrenos alheios a terceiros. Dahi os interesses ameaçados por indemnisações; dahi as possiveis lesões ao Thesouro do Estado; dahi as necessidades de "harmonizar" com aquelles direitos estes interesses; dahi a autorização ao governo de "entrar em qualquer accordo com aquella Companhia".

Assim, depois "de verificar pelos meios necessarios os direitos da Companhia", como impunha a

autorização, celebrou o Estado do Paraná com a Supplicante o accordo expresso no contracto de 8 de Setembro de 1917.

Por isto mesmo, o contracto começa declarando em sua clausula I que,

> "O Estado reconhece para os effeitos do presente contracto o direito de que goza a Cia. São Paulo-Rio Grande, por virtude do Decreto Imperial 10.432, de 9 de Novembro de 1889 e Decreto Federal 305, de 4 de Abril de 1890, consolidado no decreto 11.905, de 19 de Janeiro de 1916, á concessão gratuita de uma area de terras devolutas e nacionaes", etc.

Como vê V. Ex., o contracto collocou desde logo a Companhia numa situação preeminente — a de proprietaria por Decreto Federal da "zona de terras de 9 kilometros para cada lado, na extensão total das estradas de ferro de sua concessão".

Isto mesmo se proclamara, de inicio, no preambulo deste contracto quando se declara que elle se assigna "afim de ficar regularisada a concessão de terras a que a mesma (a Companhia) tem direito".

Do reconhecimento deste direito da Supplicante ás terras referidas, tão solemnemente proclamado, no preambulo e na clausula I do contracto de 1917, tudo mais é consequencia. Até mesmo porque, este direito de propriedade ella o tem em virtude de leis e Decretos Federaes, que não pódem ser rescindidos ou modificados por actos do Governo do Estado.

Uma vez, porém, que o Estado indebitamente, sem as precauções devidas de uma demarcação anterior, penetrou por terras da Companhia, mediu-as, em parte, como delle, e assim as vendeu a terceiros, e por isto estava sujeito a grandes damnos, o contracto buscou "regularisar" esta situação.

Mas as terras marginaes de todas as linhas enu-

meradas na clausula I, o Estado reconhece e declara de propriedade privada da Companhia, até "a zona de 9 kilometros". Portanto, vê V. Ex. que, se o Estado do Paraná assim proclama, nem o poderia deixar de fazer, pois tal direito assentava em actos do governo da União, superior ao do Estado e inattingivel pelas suas decisões, obvio que, se assim proclamou, é, de todo em todo, elle incompetente para, por qualquer meio, lesar ou invalidar o direito de propriedade, que elle mesmo publica e solemnemente reconhecera.

O que se tratava, portanto, era tão sómente de "regularisar" este direito e "harmonizal-o" com os interesses do Estado, compromettidos numa série de vendas illegaes. Mas, a propriedade sobre aquella area de terras ao longo de todas as linhas estava fóra de qualquer duvida e sobretudo fóra do alcance do governo do Estado, porque doada á companhia por leis e decretos federaes.

Mas regularisar como? Harmonizar de que maneira?

— Da maneira seguinte: O Estado reconhecendo que vendera o que não lhe pertencia, pois era de propriedade da Companhia, lhe daria, em compensação, terras equivalentes em outras zonas. E' o que dispõe o final da clausula II nestes termos:

> "E bem assim com as mais que se fizerem necessarias para completar a mencionada area, logo que a Companhia apresente as respectivas medições, nas zonas indicadas na clausula III".

Para o fim de "ficar regularizada a concessão de terras" da Companhia, como prescrevia o preambulo do contracto de 1917, a clausula II determinava que:

> "a area correspondente ás estradas de ferro Itararé-Uruguay e ramal Jaguariahyva a Ourinhos será preenchida.

a) — "com as terras já medidas e demarcadas pela Companhia com titulos já expedidos".

b) — com aquellas cujos processados já organisados forem approvados pelo Governo do Estado.

c) — com as que se fizerem necessarias para completar a mencionada area".

A's ultimas, comprehendidas na letra c, já nos acabamos de referir. Ellas visavam harmonizar os direitos da Companhia com os interesses do Estado.

Quanto ás da letra a) já estavam definitivamente incorporadas no dominio da Companhia por uma demarcação que o Estado reconhecia. Quanto ás da letra b) dependiam da approvação do respectivo processado pelo Estado.

Processado de que? — Da medição.

O dominio, isto é, a propriedade da Supplicante que o Estado proclamara solemnemente, nem o poderia deixar de fazer, é bom repetir, estava fóra de qualquer duvida, porque assentava em leis e decretos federaes.

Com a medição dos lotes ou das areas, porém, o mesmo não occorria. Era uma operação material de agrimensura. Bem poderia ser que a Supplicante tivesse ultrapassado os seus 9 kilometros e invadido terras do Estado.

Assim, para que a medição fosse valida seria preciso:

a) — que ella se procedesse judicialmente; ou

b) — amigavel ou administrativamente convindo nisto ambas as partes demarcantes — Companhia e Estado".

Foi o que se fez para "ficar regularisada a concessão".

Porque uma vez que a medição das terras de propriedade da Companhia se fazia amigavelmente, por via administrativa, convindo nella o Estado, o titulo por este expedido, de accordo com aquella, seria a prova provada que o trecho demarcado se comprehendia dentro dos 9 kilometros do dominio privado da demarcante.

Como vê V. Ex., se demonstra assim, até á evidencia, que o Estado reconheceu e declarou o dominio da Companhia sobre as terras marginaes de suas estradas. O que o contracto procurava era "regularisar", por meio de medições, administrativas, afim de evitar as delongas judiciaes, o exercicio daquelle direito, na demarcação exacta dos 9 kilometros de propriedade da Supplicante.

As terras, portanto, de que a Companhia tem titulo, ou os têm terceiros, a que a Companhia transferiu o dominio, todas ellas pertencem á sua propriedade particular, por leis e decretos federaes, e os titulos expedidos pelo Estado são definitivos, em virtude do contracto de 7 de Setembro de 1917, que nada tem que ver com o de 1920. Nem poderá attingil-o a rescisão deste, de que hoje é parte contractante a Companhia Brasileira de Viação e Commercio.

V. Ex., como já vimos, nem directa, nem indirectamente, póde por acto administrativo rescindir o contracto de 1917 nem os actos delle consequentes.

Mas, demos de barato, que o pudesse. Imaginemos que o contracto de 1927, como o de 1920, armasse V. Ex. com o poder de rescisão ao seu arbitrio. Imaginemos que V. Ex. rescindisse. Muito bem. Ficariam para completa garantia da Supplicante os decretos federaes, que, a partir de 1889 a 1916, lhe asseguraram a propriedade das terras alludidas. Porque aquelles evidentemente que V. Ex. não poderia rescindir. Melhor, muito melhor então estava a Companhia, livre de certos compromissos que o contracto de 1917 lhe creou, e que ella como devia, para regularisar a situação do Paraná, acceitou.

Muito peor a situação do Estado, que deveria restituir á Companhia terras que illegalmente vendera e indemnisar os compradores com grandes importancias representativas dos damnos que estas restituições lhes causariam.

Bem verdade que a clausula III do contracto de 1917, impondo á Companhia um onus que ella podia repellir firmada na sua concessão federal, mas que acceitou, para demonstrar a lisura de seu procedimento e dos seus objectivos, determinou que

> "a area correspondente ao ramal de Guarapuava, cuja construcção não foi iniciada, será pela Cia. medida e demarcada, no prazo de dois annos, em zonas comprehendidas nos municipios de Palmas, Guarapuava e Tibagy".

E para estas terras dispoz, na clausula V, que "a Companhia só poderá exercer igual dominio (o pleno e absoluto da clausula IV) á medida e na proporção correspondente aos trechos entregues ao trafego publico.

Mas, na clausula VII, abriu uma excepção, pela qual poderia a Supplicante dispôr destas terras antes dos "trechos entregues ao trafego publico".

Eis a clausula:

> "A Companhia fica autorizada a organisar novas companhias ou a fazer quaesquer contractos com emprezas de colonisação, dentro do prazo de dois annos, contados da presente data, com o fim exclusivo de aproveitar as terras a que tiver direito por este contracto, em serviços de povoamento do sólo e colonisação respeitados os termos das clausulas aqui expressas.
>
> Paragrapho unico — O Estado, neste caso, passará directamente ás ditas emprezas os titulos respectivos".

Quer dizer, em se tratando de colonisação, poderá a Supplicante dispôr das terras a que tiver direito por este contracto, sejam ellas quaes forem — as da clausula I ou as da III — e neste caso passará o Estado directamente ás ditas emprezas os titulos respectivos.

Foi o que fez a Supplicante, contractando com certas emprezas de colonisação, como a Brazil Development e a Viação e Commercio. E os titulos a estas expedidos o foram definitivamente, não podendo o Estado annullal-os. Até mesmo porque, em ultima analyse, o direito da Supplicante sobre as terras a que elles se referem decorre das leis e decretos federaes acima citados.

Isto posto, as terras a que refere o contracto de 23 de Agosto de 1920, na sua clausula XIX, ás quaes a Supplicante **"tem direito de conformidade com o contracto lavrado a 8 de Setembro de 1917"**, como declara textualmente a mesma clausula, são, em resumo, e porque decorrem deste contracto de "harmonização e regularisação", terras de que a Supplicante é proprietaria, em virtude da **cessão que lhe fez o Governo Provisorio.**

O Paraná sem querer desrespeitára essa propriedade, vendendo terras da Supplicante; e, por isto mesmo, foi autorisado por lei "a entrar em qualquer accordo com a Companhia de modo a harmonizar os direitos que lhe forem reconhecidos com os interesses do Estado".

E tanto assim que a clausula 19 menciona e enumera:

a) — "dentro de 10 dias, contados deste contractos, os titulos de dominio relativos ás terras já medidas pela Companhia, nos termos da clausula II do contracto de 8 de Setembro de 1917, com processados entregues á Secretaria do Estado; reservado o disposto na clausula IV do mesmo contracto".

Ora, a clausula II se refere ás terras da linha Itararé-Uruguay e ramal Jaguariahyva-Ourinhos, das quaes, pela clausula IV póde a Companhia dispôr como entender. São terrenos da cessão federal, e dos quaes tendo, em parte, o Estado se apoderado indevidamente, compensou pela mesma clausula II dando á Companhia area equivalente em outra zona.

b) — "Dentro de 20 dias contados da data da entrega do respectivo processado, salvo caso de irregularidade na medição, os titulos de terras medidas nos logares Riosinho e Missões, observando o disposto na alinea precedente.

Ainda é a mesma a situação. Trata-se de terras medidas, cujos processados ainda não tinham sido entregues á Secretaria do Estado.

As outras letras da clausula não interessam á Supplicante, mas á Companhia Brasileira de Viação e Commercio.

Foram exactamente as terras comprehendidas nas letras "a" e "b" acima referidas que a Cia. São Paulo-Rio Grande reservou para si, ao transferir em 22 de Novembro de 1920, para a Cia. Brasileira de Viação e Commercio, a concessão da estrada de ferro de Guarapuava, com todos os outros favores constantes do contracto de 23 de Agosto daquelle anno.

Deste contracto reservou a Supplicante para si apenas as terras de Santa Maria, Silva Jardim, Riosinho e Missões, que vinham do contracto de 1917 e por isto mesmo eram de sua propriedade particular, porque resultavam da cessão feita pelo Governo Imperial.

E, com esta transferencia para a Cia. Brasileira de Viação e Commercio e esta reserva para a Cia. São Paulo-Rio Grande das quatro areas alludidas, concordou o Estado do Paraná pelo seu representante legal.

E', pois, um acto juridico perfeito e irrevogavel.

Depois de tão longa e minuciosa exposição, espera a Cia. E. de F. São Paulo-Rio Grande que V. Ex. reconsidere o seu acto, revogando o Decreto numero 300, de 3 de Novembro de 1930, sem prescindir, se assim lhe parecer, da revisão do contracto de 23 de Agosto de 1920, na conformidade do art. 7° do Decreto 19.398, de 11 de Novembro de 1930 que instituiu o actual Governo Provisorio da Republica.

Com que V. Ex. fará a devida

JUSTIÇA.

Rio de Janeiro — Fevereiro de 1930.

OS CONTRACTOS DA COMPANHIA E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE E A GARANTIA DE JUROS DE 6 % OURO SOBRE O CAPITAL DE £ 9.516.459

I — O privilegio para construcção, uso e goso, de uma estrada de ferro de Itararé, em São Paulo, a Santa Maria da Boca do Monte, no Rio Grande do Sul, como garantia de juros e cessão de terras devolutas, foi dado ao engenheiro João Teixeira Soares, por decreto imperial n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889, dependente de approvação do Poder Legislativo.

Essa estrada se entroncaria com a linha Porto-Alegre a Uruguayana, e a concessão comprehendia tambem dois ramaes, um dos quaes passaria por Guarapuava e attingiria a margem do Rio Paraná, e outro no Rio Grande do Sul, passando por Cruz Alta até o rio Uruguay.

O prazo do privilegio foi de 90 annos; a garantia de juros de 6 % sobre o capital maximo de trinta e sete mil contos durante 30 annos; e a cessão gratuita de terras devolutas, de 9 kilometros para cada lado das linhas de concessão, podendo a area correspondente ser demarcada em uma zona maxima de 30 kilometros para cada lado, devendo essas terras serem utilisadas no prazo de 50 annos.

O Governo teria o direito de resgatar a estrada, após decorridos 30 annos, por preço nunca inferior ao capital garantido, si não estivesse expirado o prazo do privilegio. O resgate seria pago em titulos da divida publica de 5 % de juro annual.

O capital e o juro seriam contados, para todos os effeitos, em moeda nacional corrente.

Os juros de 6 % seriam pagos sobre as quantias autorizadas pelo Governo, e recolhidos a um estabe-

lecimento bancario para serem empregados na construcção.

Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas seriam creditados á garantia do Governo.

O excesso dos dividendos de 8 % seria repartido igualmente entre o Governo e a Companhia, até reembolsar o Estado dos juros pagos á Companhia.

A Companhia localisaria 10.000 familias de agricultores nacionaes e estrangeiros nas terras ao longo das linhas. Para cada familia estrangeira localisada o Estado pagaria 250$000, e para cada familia nacional 200$000.

Essa concessão do Governo imperial ficou dependente de approvação legislativa, mas 6 dias após o decreto proclamava-se a Republica.

II — Por Decreto n. 305, de 7 de Abril de 1890, o Governo Provisorio da Republica, enfeixando as attribuições executivas e legislativas, declarou effectiva a concessão do Decreto 10.432 do Governo imperial, com as modificações seguintes:

O capital garantido foi limitado ao maximo de trinta contos de réis por kilometro de estrada, tendo sido excluido da garantia de juros o ramal Guarapuava á Foz do Iguassú.

O capital poderia ser levantado no estrangeiro, regulando para todas as operações o cambio de 25 dinheiros por mil réis.

A zona para demarcar a área de terras devolutas correspondente a 9 kms. para cada lado das linhas ficou reduzida de 30 para 15 kms. para cada lado.

A concessão foi dispensada dos encargos e vantagens das clausulas de colonização ao longo das linhas.

III — O Decreto 462, de 7 de Junho de 1890, do Governo Provisorio, determinou que a garantia de juros seria effectiva, livre de quaesquer impostos, paga por semestres vencidos, a 30 de Junho e 31 de Dezembro. Os juros de 6 % ao anno seriam pagos, emquanto durassem as construcções, sobre as quantias depositadas pela Companhia em casa dos Agentes financeiros do Brasil, em Londres, a contar das datas dos depositos, os quaes poderiam ser feitos por prestações não excedentes de dois terços do capital garantido durante o primeiro anno, e de um terço no segundo anno, devendo porém ser feito desde logo o deposito de Frs. 10.000.000 por conta das prestações.

As retiradas desses depositos seriam feitas por prestações, conforme as necessidades das construcções, mediante pedido ao Ministerio da Agricultura, com antecedencia de 90 dias. Inaugurado o trafego, os juros sobre o capital seriam pagos mediante comprovação dos balanços de receita e despeza. As despezas de construcção só seriam consideradas até o limite maximo de 30:000$000 por kilometro.

Por esse mesmo Decreto foi fixado para todas as operações o cambio de 27 d. por 1$000.

Por Decreto 920, de 24 de Outubro de 1890, do Governo Provisorio, foi novamente reintegrado na concessão, para todos os effeitos, o ramal de Guarapuava á Fóz do Iguassú.

Essas concessões foram transferidas pelo Dr. João Teixeira Soares á Companhia "Chemins de fer Sud Ouest Brésiliens".

O Decreto 397, de 20 de Junho de 1891, autorizou esta ultima Companhia a transferir á "Companhia União Industrial dos. Estados do Brasil" a construcção, uso e goso da Estrada de Ferro Santa Maria da Boca do Monte a Itararé e seus ramaes, com excepção do de Santa Maria a Cruz-Alta.

Essa transferencia excluiu, em relação á Companhia União Industrial, a permissão de levantar ca-

pitaes no estrangeiro, em ouro, regulando para a "Companhia União Industrial" o padrão nacional.

Mas o Decreto 968, de 1° de Agosto de 1892, estendeu á Companhia União Industrial essa permissão de levantar capitaes no estrangeiro, regulando o cambio de 27 para todas as operações.

IV — Pelo Decreto 1386, de 6 de Maio de 1893, foi autorizada a Companhia União Industrial a transferir á Companhia S. Paulo-Rio Grande, a concessão relativa á Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta; e, pelo Decreto 1.983-A, de 7 de Março de 1895, foi autorizada a Companhia São Paulo-Rio Grande a transferir a Companhia des Chemins de fer Sud Ouest Brésiliens" a concessão dos trechos de linhas e ramaes no Estado do Rio Grande do Sul. A concessão da Companhia São Paulo-Rio Grande ficava assim restricta á linha de Itararé á margem direita do rio Uruguay e ramaes dessa linha.

O Decreto 3.775, de 24 de Setembro de 1900, modificou a modalidade dos depositos de capital e de pagamento da garantia de juros como determinava o Decreto n. 462 de 7 de Junho de 1890, que citamos no capitulo 3 desta exposição.

Por esse decreto 3.775 "A Companhia antes de proceder á construcção de cada trecho de sua Estrada, ficava obrigada a depositar o capital necessario até o maximo de trinta contos de réis (30:000$000), em ouro, por kilometro. Os depositos só poderiam ser feitos mediante pedido distincto, com justificação da necessidade do capital que se houvesse de depositar.

E quanto á retirada dos depositos, para pagamento das despezas de construcção "só seria permittida por pedidos com antecedencia de 90 dias, depois de provada a bôa applicação das sommas anteriormente retiradas."

V — Estava a concessão de 1889 ao Engenheiro João Teixeira Soares, modificada, ampliada, restringida, alterada, transferida, emfim, do primeiro concessionario para a Companhia por elle organisada, e desta para outra, e por fim para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, por uma série de Decretos e contractos addicionaes a que fizemos referencia nos capitulos anteriores, — quando foi expedido pelo Governo Campos Salles, o Decreto 3.947, de 7 de Março de 1901. — O Decreto 3.947 estava autorizado pela disposição legislativa n. 746, de 29 de Dezembro de 1900, artigo 22, numero VII.

Dizia a clausula L desse Contracto de Consolidação de 7 de Março de 1901: "A Companhia Estrada "de Ferro São Paulo-Rio Grande goza de privilegio "por 90 annos e garantia de juros de 6 % (seis por "cento) em ouro, ao anno, durante 30 annos, para "construcção, uso e gozo de uma rêde de Viação fer-"rea, ligando entre si os Estados do Paraná, Santa "Catharina, Rio Grande do Sul, Matto Grosso e as "linhas de fronteira das Republicas Argentina e do "Paraguay aos Estados de São Paulo, Minas Geraes, "Rio de Janeiro e Capital Federal, dividida em linha "principal ou tronco e ramaes, observados, quanto á "direcção geral e condições technicas, as clausulas "seguintes:

"II — A linha principal será dividida, a partir da "cidade de Ponta Grossa, em "linha norte em dire-"cção do Estado de São Paulo, e em linha sul a en-"contrar-se nas margens do rio Uruguay com a via "ferrea da "Compagnie des Chemins de Fer Sud-"Ouest Brésiliens", etc. etc."

Pela clausula IX desse contracto de Consolidação de 7 de Março de 1901, foi confirmada a cessão gratuita de terras devolutas, em uma zona de 15 kilometros para cada lado, de modo a assegurar a area correspondente á cessão de 9 kilometros para cada

lado ao longo de todas as linhas e ramaes de concessão.

Com relação ao capital e á garantia de juros o contracto de Consolidação de 7 de Março estabeleceu o seguinte:

"Clausula XIII — E' concedida á Companhia Es-"trada de Ferro São Paulo-Rio Grande a garantia de "6 % (seis por cento) ao anno (ouro) sobre o capital "que fôr fixado e reconhecido pelo Governo como ne-"cessario e sufficiente á construcção do tronco e ra-"maes de sua concessão, acquisição do respectivo "material fixo e rodante e outros, linha telegraphica, "compra de terrenos, indemnizações de bemfeito-"rias, quaesquer despezas feitas antes e depois de "começados os trabalhos de construcção da mesma "estrada até sua conclusão e acceitação definitiva, "e ser ella aberta ao trafego publico, sendo fixado "dentro de 30:000$000 (trinta contos de réis) ouro "— por kilometro, o capital garantido correspondente ás secções ou trechos que forem sendo approva-"dos".

Pela Clausula XLIII, prescreve as regras para pagar a garantia de juros, para effectuar os depositos e fazer as retiradas, a saber:

"A garantia de juros far-se-á effectiva, livre de "quaesquer impostos em semestres vencidos nos dias "30 de Junho e 31 de Dezembro de cada anno, e pa-"gos dentro do terceiro mez depois de findo o semes-"tre, durante 30 annos, observadas as seguintes "prescripções:

"1ª, a Companhia, antes de proceder á constru-"cção de cada trecho de sua estrada, fica obrigada "a depositar o capital necessario até o maximo de "trinta contos de réis, em ouro, kilometro a con-"struir.

"3ª, os depositos só poderão ser feitos mediante "pedido distincto, com justificação da necessidade "do capital que se houver de depositar e cujas reti-

"radas só serão permittidas por pedidos, com ante-
"cedencia de 90 dias, depois de provada a bôa appli-
"cação das sommas anteriormente retiradas".

A clausula XLV, completando as disposições sobre pagamento de juros, determina que elles só serão considerados até o maximo do capital garantido, correspondente a 30:000$000 (trinta contos) ouro por kilometro, não eximindo a Companhia de concluir a sobras sem augmento de onus para o Estado.

A clausula L, confirmando o que já estava previsto nos contractos anteriores, prescreve que "quando os dividendos excederem 8 %, depois de rebaixadas as tarifas, "o excedente será repartido egualmente entre o Governo e a Companhia "cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos."

A Clausula LII prescreve as regras para arbitramento nos casos de divergencias entre o Governo e a Companhia.

Pela clausula LVI foi determinado o cambio de 27 dinheiros por mil réis para todas as operações relativas aos depositos feitos pela Companhia na Delegacia do Thesouro em Londres ou em casa dos agentes financeiros do Brasil.

Foi esse contracto de consolidação, de 7 de Março de 1901, que passou a regular, desde essa data, todas as relações entre a Companhia e o Governo.

Por consequencia do mesmo, por aviso de 29 de Abril de 1901, o Ministro da Viação, despachando requerimento da Companhia, autorizou-a a depositar um milhão de francos (Frs. 1.000.000) na Delegacia do Thesouro em Londres.

Conforme a clausula XI do Contracto de Consolidação de 7 de Março, a construcção do ramal de São Francisco não gosava da garantia de juros. Mas por Decreto 4.418, de 2 de Junho de 1902, autorizado por disposição legislativa n. 834, art. 18, nume-

ro XVIII, de 30 de Dezembro de 1901, foi privado de garantia de juros o ramal Ivahy-Piquivy-Paraná, de que cogitava a cl. IV do Contracto de Consolidação, de 7 de Março e transferida essa garantia para o ramal de São Francisco, referido na Clausula II.

VI — O Decreto 6.533, de 20 de Junho de 1907, impoz á Companhia varias obrigações entre as quaes:

a) Conclusão no prazo de tres annos dos trabalhos de construcção da linha União de Victoria ao rio Uruguay, para ligação com a rêde ferroviaria do Rio Grande do Sul.

b) Apresentação no prazo de tres annos dos estudos definitivos da linha de S. Francisco ao rio Paraná.

c) No prazo de oito mezes apresentação do reconhecimento geral da ligação com as estradas do Paraguay e ramal ligando o baixo e o alto Paraná.

d) Prazo de tres annos para apresentação dos estudos definitivos do ramal de Jaguariahyva ao valle do rio Paranapanema, e para construcção do inicio desse ramal, de Jaguariahyva á Colonia Mineira, cujos estudos foram approvados por Decreto 6.395, de 28 de Fevereiro de 1907.

e) E finalmente a obrigação de fazer a colonização das terras marginaes ou proximas da Estrada, independente de qualquer iniciativa do Governo Federal ou dos Estados, de associações ou de particulares.

Para dar cumprimento ás obrigações do Decreto 6.533 a Companhia requereu ao Governo autorização para fazer na "Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France", o deposito do capital necessario á conclusão dos trabalhos de construcção do trecho União da Victoria ao rio Uruguay, como permittiam as

clausulas XLII e XLIII do Contracto de Consolidação de 7 de Março de 1901, que citamos no capitulo V.

Até então os depositos de capital haviam sido autorisados na Delegacia do Thesouro, ou em casa dos correspondentes financeiros do Brasil em Londres.

Em 8 de Janeiro de 1908, o Governo autorizou a Companhia a fazer os depositos na "Société Générale", devendo esta creditar ao Governo juros sobre as quantias depositadas á razão de 1/2 % abaixo da taxa de desconto do Banco da Inglaterra, até o maximo de 5 1|2 % ao anno.

As quantias depositadas venceriam, na forma do contracto, os juros de 6 % ao anno, devendo porém a Companhia prestar contas dos juros abonados pela Société Générale, para serem descontados do pagamento da garantia de juros.

As quantias depositadas só seriam levantadas mediante prévia autorização do Governo.

Essas deliberações foram communicadas pelo Ministerio da Viação ao Delegado do Thesouro em Londres, por officio de 12 de Fevereiro de 1908, ficando a Delegacia do Thesouro autorizada a entender-se directamente com a "Société Générale" e com a Directoria da São Paulo-Rio Grande, em Paris, dando-lhes sciencia das instrucções do Governo.

Cumprindo algumas das obrigações impostas pelo Decreto 6.533, de 20 de Junho de 1907, a Companhia apresentou os estudos definitivos de 230 kilometros de linha de São Francisco. O Decreto numero 7.059, de 6 de Agosto de 1908, approvando esses estudos estabeleceu pela clausula IV a unificação da garantia de juros de que gozava a linha Itararé-Uruguay, e os diversos ramaes, pela forma seguinte:

> "A linha de Itararé ao Rio Uruguay, os ra-
> "maes de que trata o Decreto 6.544, de 20 de
> "Junho de 1907, e a linha de São Francisco ao

"Rio Paraná, constituirão uma unica rêde de "viação ferrea, sendo a garantia de juros appli- "cavel a toda a rêde e não a cada uma das linhas "e ramaes que a constituem."

VII — O contracto de revisão de 7 de Março de 1901 tinha soffrido successivas modificações, ampliações, adiamentos, aditamentos, de modo que em 1910 impunha-se uma revisão geral. Aos contractos já existentes vinha juntar-se o contracto de arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná e da E. F. D. Thereza Christina.

Autorizado pela disposição legislativa 2.221, de 30 de Dezembro de 1909, n. II e XIII, letra b, do artigo 18, foi lavrado o Decreto 7.928, de 31 de Março de 1910, com as clausulas de revisão do contracto da construcção da E. F. São Paulo-Rio Grande e transferencia e revisão dos contractos de arrendamento das Estradas de Ferro Paraná e D. Thereza Christina.

Passamos a transcrever algumas disposições do contracto de 31 de Março de 1910:

I — "A rêde de Estradas de Ferro, objecto do presente Decreto, comprehende:

"1° — A Estrada de Ferro S. Paulo ao Rio "Grande, de Itararé ao Rio Uruguay e os seus "ramaes, de que tratam os Decretos n. 3.497, "de 7 de Março de 1901, e 6.533, de 20 de Junho "de 1907.

"2° — A Estrada de Ferro do Porto de São "Francisco ao Rio Paraná, de que tratam os De- "cretos citados e os de ns. 4.418, de 2 de Junho "de 1902, e 7.059, de 6 de Agosto de 1908.

"3° — A Estrada de Ferro do Paraná, de "propriedade da União.

"4° — A Estrada de Ferro D. Thereza Chris- "tina, idem.

"5° — Os ramaes e ligações de que tratam "as clausulas V, VI e VII."

II — "A Estrada de Ferro do Paraná fica ar-"rendada á Companhia Estrada de Ferro São "Paulo-Rio Grande pelo prazo que resta do fi-"xado na clausula II do contracto de arrenda-"mento de 13 de Dezembro de 1904 e que ter-"minará em 13 de Dezembro de 1934, ficando "incorporada á rêde da mesma Companhia, para "os effeitos do trafego e da administração como "si fizesse parte da sua concessão."

V — "A Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-"Rio Grande obriga-se:

"1° — A reconstruir a linha de Serrinha a "Porto Amazonas, reduzindo a extensão a pouco "mais de metade da actual e melhorando as suas "condições technicas, de accordo com os estu-"dos que serão approvados pelo Governo.

X — "a) a linha de Itararé ao Rio Uruguay, "os ramaes e ligações de que trata o n. V da clau-"sula I reverterão para o dominio da União com "todo o seu material, dependencias e bemfeito-"rias, sem indemnização alguma, findo o prazo "de 90 annos contados da data deste Decreto;

"b) o capital maximo garantido na linha "Itararé ao Rio Uruguay fica accrescido das im-"portancias retiradas dos depositos da linha de "São Francisco para serem applicadas naquella, "em virtude das autorizações do Governo de 29 "de Dezembro de 1908, 14 de Junho de 1909 e 23 "de Dezembro de 1909."

O Decreto n. 8.270, de 6 de Outubro de 1910, mandando incorporar á E. F. São Paulo-Rio Grande, mediante consentimento do Governo do Paraguay, a linha projectada de Assumpção á Foz do Iguassú, determina o seguinte:

"Art. 3° — A Estrada de Ferro S. Francisco "á Foz do Iguassú reverterá ao pleno dominio da "União, sem indemnização alguma, findo o pra-"zo de 90 annos, contado da data em que fôr en-"tregue ao trafego o seu primeiro trecho.

"Art. 4° — Como compensação da reversão "estabelecida no Art. 3° e das despezas que oc-"casionará a incorporação resultante da ligação "de linhas determinadas nos Arts. 1° e 2° (Linha "São Francisco-Iguassú e Assumpção-Iguassú) "fica elevado a 40:000$000 o capital maximo ki-"lometrico fixado pela clausula X do Decreto "n. 3.947, de 7 de Março de 1901, na parte em "que se refere á linha de S. Francisco á Foz do "Iguassú e o ramal de Sete Quédas, conforme "o reconhecimento de que trata o Decreto n. "7.059, de 6 de Agosto de 1908.

"Art. 5° — O augmento da garantia de juros "a que se refere o artigo precedente só se tor-nará effectivo depois de concluidos os estudos "da extensão total da linha transparaguaya."

O Decreto n. 8.815, de 5 de Julho de 1911, approvou o projecto e orçamento da primeira secção do ramal de Paranapanema entre Jaguariahyva e Colonia Mineira.

VIII — Decorridos apenas 21 mezes fez-se sentir de novo, e pela terceira vez, a necessidade de revisão dos contractos celebrados com a Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande.

Foi baixado o Decreto n. 9.250, de 28 de Dezembro de 1911, autorizando as clausulas do accordo de 31 do mesmo mez e anno. Foi de todos os contractos de revisão o mais completo. Comprehende 77 clausulas e dois annexos, um dos quaes sobre a colonização das terras marginaes da Estrada, e outro sobre

as condições geraes, tabellas de preços e especificações para a construcção.

Constituiu objecto especial desse contracto de revisão:

a) — a unificação das tarifas das linhas arrendadas e de concessão;
b) — a execução de diversos melhoramentos na Estrada Paraná, por conta de capital, até o total de £ 2.500.000;
c) — construcção da linha de Guarapuava, partindo de Ponta Grossa;
d) — unificação dos prazos de reversão de todas as linhas de concessão, a contar de 1° de Junho de 1910;
e) — encampação pelo Governo da E. F. Norte do Paraná e arrendamento da mesma á Companhia;
f) — prolongamento da E. F. Norte do Paraná até a fronteira de São Paulo;
g) — colonisação das terras marginaes, conforme estabelecido pelo Decreto n. 6.533, de 20 de Junho de 1907;
h) — modificação das condições de arrendamento da Estrada Paraná e ainda outras obrigações de menor importancia.

Para attender aos pagamentos relativos ao prolongamento e apparelhamento da E. F. Norte Paraná, o Governo faria uma emissão de titulos ouro, de juros de 4 e 1/2 de amortização annual, que a Companhia receberia ao typo de 84 % e collocaria sob sua responsabilidade, etc., etc.

Esse contracto de revisão de 31 de Dezembro de 1911 presidiu a todas as relações entre o Governo e a Companhia, até o anno de 1916.

IX — Na vigencia do contracto de revisão de 31 de Dezembro de 1911, desencadeou-se em 1914 a

Grande Guerra Européa que subverteu a situação financeira, economica e mesmo politica do mundo.

O Governo Brasileiro, que sentira de perto os effeitos da tremenda catastrophe, reconheceu que a Companhia estava impossibilitada de dar cumprimento integral aos compromissos assumidos em 1911, alguns dos quaes tinham sido levados a termo, outros executados por parte, e por fim outros apenas iniciados. Para dar remedio á situação, a Companhia propoz e o Governo concordou em fazer uma nova revisão dos contractos.

O Governo estava autorizado pela seguinte disposição legislativa de caracter geral, e decorrente do estado de guerra européa, que se reflectia intensamente no Brasil:

"Decreto 2.912, de 30 de Dezembro de 1924:

"Autoriza o Governo a entrar em accordo com "os actuaes contractantes das construcções, conces- "sionarios e arrendatarios de estradas de ferro, com "o intuito de reduzir os encargos do Thesouro.

"O Presidente da Republica dos Estados Unidos "do Brasil:

"Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte resolução:

"Art. 1º — Fica o Governo autorizado a entrar "em accôrdo com os actuaes contractantes das con- "strucções, concessionarios e arrendatarios de es- "tradas de ferro com o intuito de reduzir os encar- "gos do Thesouro, podendo prorogar o prazo para "conclusão das obras ou suspender as mesmas, mo- "dificar a fórma dos pagamentos, sem que disto ad- "venha augmento de onus para o Thesouro, suppri- "mir a construcção de linhas ou trechos de linhas, e "limitar da melhor fórma a responsabilidade do mes- "mo Thesouro, no maximo aos onus até agora de- "correntes dos depositos autorizados e effectuados, "em relação ás linhas sujeitas a esse regimen.

"Art. 2° — Revogam-se as disposições em con-
"trario.

"Rio de Janeiro, 30 de Dezembro de 1914, 93° da
"Independencia e 26° da Republica.

(a.) Wenceslau Braz P. Gomes.
Augusto Tavares de Lyra."

Com relação á Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande, o Governo baixo o Decreto n. 11.648, de 24 de Julho de 1915, que transcrevemos:

"Decreto n. 11.648, de 24 de Julho de 1915:

"Autoriza o accôrdo com a Companhia Estrada
"de Ferro São Paulo-Rio Grande.

"O Presidente da Republica dos Estados Unidos
"do Brasil, attendendo ao que requereu a Compa-
"nhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e de
"conformidade com o Decreto n. 2.912, de 30 de De-
"zembro de 1914, e Art. 30, n. IV, da Lei n. 2.024, de
"5 de Janeiro do corrente anno, decreta:

"Artigo unico. Fica autorizado o accordo com a
"Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Gran-
"de mediante as clausulas que com este baixam, as-
"signadas pelo Ministro da Viação e Obras Publicas.

"Rio de Janeiro, 24 de Julho de 1915, 94° da In-
"dependencia e 27° da Republica.

(a.) Wenceslau Braz P. Gomes.
Augusto Tavares de Lyra."

Faziam parte desse Decreto 14 clausulas, das quaes transcrevemos as que se referem ao Capital da Companhia e respectiva garantia de juros e obrigações d'ahi decorrentes:

"CLAUSULA I

"A responsabilidade da União pela garantia de "juros de 6 % de que gosa a Companhia Estrada de "Ferro S. Paulo-Rio Grande, em virtude dos decre- "tos ns. 10.432, de 9 de Novembro de 1889, clausu- "la XXXIII; 305, de 7 de Abril de 1890, clausula I; "3.947, de 7 de Março, de 1901, clausula XLII; 7.059, "de 6 de Agosto de 1908, clausula IV; 7.928, de 31 de "Março de 1910, clausula I; 8.270, de 6 de Outubro "de 1910, art. 4° e outros, fica por este contracto de- "finitivamente fixada na quantia de £ 9.516.459, cor- "respondente aos depositos devidamente autoriza- "dos e effectuados pela dita companhia em relação "ás linhas já construidas, em construcção e a cons- "truir, de accôrdo com a clausula II do presente con- "tracto.

"Paragrapho unico. A garantia de juros corres- "pondente ao capital fixado nesta clausula termi- nará nas seguintes datas:

"Data dos Depositos	£	*Extincção da garantia*
"23 de Agosto de 1895	843.750	23 de Agosto de 1925
"Maio de 1901	337.500	Maio de 1931
"27 de Março de 1903	84.375	27 de Março de 1933
"25 de Julho de 1903	84.375	25 de Julho de 1933
"15 de Março de 1904	84.375	15 de Março de 1934
"15 de Dezembro de 1904 ..	253.125	15 de Dezembro de 1934
"20 de Fevereiro de 1905 ..	84.375	20 de Fevereiro de 1935
"21 de Novembro de 1905 ..	413.125	21 de Novembro de 1935
"15 de Janeiro de 1906	261.875	15 de Janeiro de 1936
"1 de Abril de 1906	1.069.584	1 de Abril de 1936
"30 de Junho de 1909	1.000.000	30 de Junho de 1939
"5 de Agosto de 1910	1.000.000	5 de Agosto de 1940
"1 de Abril de 1911	1.000.000	1 de Abril de 1941
"18 de Novembro de 1911..	2.000.000	18 de Novembro de 1941
"20 de Junho de 1913	1.000.000	20 de Junho de 1943
	"£ 9.516.459	

"CLAUSULA II

"A companhia fica obrigada :

"§ — 1° — A concluir os trechos seguintes :

"a) — Hansa a Porto União, no prazo de tres annos ;

"b) — Jaguariahyva a S. José, no prazo de um anno.

"§ — 2° — A construir e entregar ao transito pu-"blico, dentro do prazo de 15 annos, as restantes li-"nhas de sua concessão, devendo os respectivos tra-"balhos começar dentro do prazo de tres annos, sen-"do dada preferencia ao prolongamento de S. José "a Ourinhos no ramal de Paranapanema."

CLAUSULA III

"Salvo caso de força maior, julgado tal sómente "pelo Governo, a concessão caducará, independente de interpellação ou acção judicial :

"a) em relação a cada um dos trechos mencio-"nados no § 1° da clausula antecedente, si as respe-"ctivas obras não se acharem concluidas no fim dos "respectivos prazos ;

"b) em relação ás estradas referidas no § 2°, da "mesma clausula, si os trabalhos de construcção não "forem iniciados e terminados dentro dos prazos pa-"ra esse fim respectivamente estabelecidos, ou si fo-"rem interrompidos por mais de tres mezes.

"A Companhia conservará, porém, pelo prazo "da concessão, além dos trechos em trafego, a pro-"priedade das obras construidas nos trechos não "inaugurados, sendo facultado ao Governo desapro-"priar essas obras quando o julgar conveniente.

"§ 1° — Si ao tempo de ser decretada a caduci-dade da concessão das estradas referidas no § 2° da "clausula antecedente, não se acharem construidos "trechos de linha cujo custo, devidamente verificado, "se eleve no minimo a £ 3.270.371 (ou réis ouro :

"29.069:964$444), a companhia recolherá semestral-
"mente ao Thesouro Nacional 25 % da receita de to-
"das as linhas em trafego que exceder da receita mé-
"dia kilometrica de £ 800 ou réis 7:111$111, ouro, até
"completo reembolso das sommas despendidas pe-
"lo Governo desde a presente data até extincção do
"prazo da garantia, com o pagamento dos juros do
"capital correspondente aos ditos trechos, não cons-
"truidos, sem prejuizo do disposto na clausula I (re-
"partição em partes iguaes entre o Governo e a Com-
"panhia, do excedente de dividendos de 8 %) do de-
"creto n. 3.947, de 7 de Março de 1901.

"§ 2º — Ficará a companhia constituida em mó-
"ra, ipso jure, e por isso obrigada ao pagamento de
"9 % ao anno, si não recolher ao Thesouro, dentro de
"10 dias das respectivas tomadas de contas, as quo-
"tas mencionadas no paragrapho antecedente."

"§ 3º — As prescripções dos paragraphos ante-
"riores são igualmente applicaveis aos juros pagos
"pelo Governo sobre o capital correspondente aos
"trechos mencionados no § 1º da clausula 2ª que pa-
"ra os effeitos desta clausula é fixado nas importan-
"cias seguintes :

"a) — Hansa a Porto União, réis 14.783:400$ ou
"libras 1.663.132.10.0.

"b) — Jaguariahyva a S. José, réis 1.590.000$
"ou libras 178.875.-.

"§ 4º — Os prazos fixados nesta e na clausula
"anterior ficam interrompidos, na conformidade da
"clausula LIII do citado decreto n. 3.947, de 7 de Mar-
"ço de 1901, emquanto durar a actual crise financei-
"ra; cessada que seja esta, a juizo do Governo, este,
"com antecedencia nunca inferior a seis mezes, da-
"rá conhecimento á companhia do dia em que come-
"çarão correr os ditos prazos.

"§ 5º — Fica entendido que a conversão da ren-
"da bruta da estrada em 1$ ouro, ou libras esterli-
"nas, para os effeitos do § 1º desta clausula, será
"feita semestralmente, nas respectivas tomadas de

"contas, ao cambio médio do semestre, certificado "pela Camara Syndical dos Corretores do Rio de Ja- "neiro."

CLAUSULA XIV

"Para melhor clareza das relações entre o Go- "verno e a companhia, serão harmonizadas e conso- "lidadas com este contracto as clausulas dos con- "tractos anteriores que, expressa ou implicitamen- "te, não forem modificadas pelas presentes clau- "sulas.

"O contracto da consolidação de que trata a pre- "sente clausula deverá ser assignado até 23 de Ja- "neiro de 1916, e, no caso de o deixar de ser, por di- "vergencias suscitadas na interpretação de quaes- "quer dispositivos contractuaes, cuja intelligencia "deva ser esclarecida e firmada na dita consolida- "ção, ficará suspensa a partir da mesma data, a exe- "cução do contracto celebrado na conformidade das "presentes clausulas, até que, estabelecido o accor- "do, seja assignado o referido contracto de consoli- "dação.

"Rio de Janeiro, 24 de Julho de 1915.

(a) **A. Tavares de Lyra.**

X — Conforme determinava a clausula XIV baixada com o Decreto 11.648, de 24 de Julho de 1915, foi expedido em 19 de Janeiro de 1916 o Decreto numero 11.905, baseado nas autorisações legislativas de 1914 e 1915, já referidas, e renovadas no n.º III do art. 88 da lei 3.089, de 8 de Janeiro de 1916.

Autorizado por esse Decreto 11.905, foi assignado em 24 de Janeiro de 1916 o termo de accordo approvando as clausulas do contracto de consolidação.

O Decreto 11.648, de 24 de Julho de 1915, foi acompanhado por uma clara, longa e bem documentada exposição de motivos do Ministro da Viação.

Essa exposição de motivos e o contracto de consolidação de 24 de Janeiro de 1916 constam de uma publicação largamente distribuida, e do conhecimento de quantos se preoccupam com os contractos da Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande. Julgamos por isso dispensavel fazer a respeito as citações e transcripções a que fomos obrigados para demonstrar o perfeito encadeiamento de todas as condições dos contractos da Companhia, desde 9 de Novembro de 1889 até 24 de Janeiro de 1916.

Por esse contracto de Consolidação, completado pelo termo de revisão de 12 de Maio de 1924, têm se regido as relações da Companhia com o Governo, e são as que estão em vigor, para todos os effeitos. A longa recapitulação que fizemos, teve por fim demonstrar a sequencia das resoluções, sempre apoiadas em disposições legislativas, e realçar por essa fórma todo o valor do **Contracto de Consolidação de 24 de Janeiro de 1916**, e seu complemento de 12 de Maio de 1924.

XI — Entre muitas outras disposições constantes de suas 86 clausulas, estipula o Contracto o seguinte:

a) — As duvidas e questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia sobre a intelligencia e applicação das clausulas, serão na falta de accôrdo, **definitivamente decididas por arbitramento.**

b) — A responsabilidade da União pela garantia de juros annuaes de 6 %, ouro, de que goza a Companhia, em virtude dos contractos anteriores, fica definitivamente fixada na quantia correspondente ao capital de **£ 9.516.459**, por ella depositado, com prévia autorisação do Governo, para construcção de suas estradas de concessão federal.

c) — A Companhia obrigava-se, sem novo onus para o Governo, a concluir linhas já em construcção,

correspondentes a £ 1.842.007.10 e a construir novas linhas até o valor de £ 3.270.371.

d) — A contagem dos prazos para conclusão das linhas em construcção e execução de novas linhas, ficou suspensa em virtude do § 1° da clausula 50. Mas terminada a guerra européa, o Decreto 13.312, de 4 de Dezembro de 1918, marcou o dia 7 de Junho de 1919 para contagem de todos os prazos, provavelmente pela persuasão de que o equilibrio financeiro se restabeleceria rapidamente.

Não se verificando essa previsão optimista, foi prorogado, pelo Decreto 16.029, de 30 de Abril de 1923, até 7 de junho desse mesmo anno, o inicio da contagem dos prazos para execução das linhas novas, e para reembolsar o Governo do que elle havia despendido na conclusão de linhas iniciadas, constantes da obrigação de £ 178.875 a que se refer o § 1° da clausula 7 do Contracto. Quanto á importancia excedente, £ 1.663.132.10 relativa á obrigação de concluir a linha S. Francisco (§ 2° da cl. 7), ficou para todos os effeitos incorporada á obrigação de libras 3.270.371, em virtude da cl. XV do termo de revisão de contractos de 12 de Maio de 1924.

O prazo para os melhoramentos da Estrada Paraná, até o total de £ 2.500.000 no prazo de 10 annos, suspenso pelo § 1° da clausula 50, passou tambem a ser contado de 7 de Junho de 1919, como tambem determinou o Decr. 13.312.

e) — Prevendo a impossibilidade de dar execução ás obrigações das clausulas 7, 8 e 67 do Contracto, foi prevista a penalidade em que incorreria a Companhia, nas clausulas 51 e 69.

Pela clausula 51, verificada a caducidade das concessões de obrigação da Companhia constantes do n. 3 da clausula 7, e da clausula 8 do contracto, (isto é, construcção de novas linhas até a importancia de £ 3.270.371 e das importancias accrescidas em virtude de resoluções posteriores ao contracto de consolidação), ficaria a Companhia obrigada a

recolher semestralmente ao Thesouro Nacional 25 % da receita de todas as linhas em trafego, que excedesse á receita média kilometrica de £ 800.0.0 ou réis 7:111$111, ouro, até completo reembolso das sommas despendidas pelo Governo com o pagamento dos juros do capital correspondente aos compromissos que a Companhia assumira e não executára. Essa condição não prejudicaria o disposto na clausula 6ª, isto é, partilha com o Governo do excedente de 8 % de dividendos relativos ao capital de 25.000.000 de francos de acções.

Pela clausula 69 a Companhia incorreria em multa de 5:000$000 no primeiro mez, e 10:000$000 nos seguintes, até completar 12 mezes si não tivesse empregado £ 2.500.000 em melhoramentos da Estrada Paraná, no prazo de 10 annos. A seguir, a Companhia seria obrigada a constituir um fundo especial por quotas de 4 % da renda bruta para concluir os compromissos da clausula 67.

Taes são, em resumo, as vantagens, os onus, e as penalidades, constantes do contracto de consolidação de 24 de Janeiro de 1916, e que regem presentemente as relações entre a Companhia e o Governo.

XII — A Companhia reconhece que deixou de cumprir compromissos que havia assumido. O Contracto previu claramente essa hypothese, estabelecendo penalidades para o caso de se verificar. A impossibilidade para a Companhia levantar os capitaes indispensaveis, para satisfazer os compromissos assumidos, decorreu do prolongamento da situação de perturbação financeira do mundo inteiro, como consequencia da guerra européa. Ninguem desconhece essa situação que perdura ainda; seria superfluo demonstral-a, pois é evidente e incontestavel.

O Governo sabe, e foi elle proprio que o declarou e a Companhia poderá proval-o, que o capital de

£ 9.516.459, foi depositado em 15 parcellas differentes, de 23 de Agosto de 1895 a 20 de Junho de 1913, com prévia autorização do Governo; e ainda, com a mesma autorisação, retirado por parcellas para ser empregado, como de facto foi, na construcção de linhas em trafego. Essa importancia ultrapassou a garantia do contracto de 30:000$000 ouro por kilometro em varias linhas e 40:000$000 na linha São Francisco, mas o Governo reconheceu em tomadas de contas a bôa applicação, e apenas resalvou a obrigação de, no futuro, a Companhia empregar novos capitaes, sem novo onus para o Governo, afim de enquadrar, nas clausulas de concessão de 30 e 40 contos ouro por kilometro, o capital de £ 9.516.459, que vencia juros a contar da primeira parcella de libras 843.750 depositada em 23 de Agosto de 1895 na Delegacia do Thesouro em Londres.

O Governo admittiu a hypothese da Companhia não poder levantar e empregar esse novo capital, e, em tal caso, como restituir ao Governo o que este tivesse pago de juros sobre o excesso da garantia de capital por kilometro, como estipulavam os contractos. Mas estabelecendo as condições de reembolso, o Governo deixou bem patente que jámais seria desrespeitado o compromisso assumido com os obrigacionistas da Companhia que forneceram o capital de £ 9.516.459, empregado de facto na construcção das linhas em trafego, obrigacionistas que fizeram esse emprestimo confiantes no pagamento de juros de 6 % durante 30 annos.

Foi por essa razão que a clausula 51 do contracto considerou a receita de £ 800 por kilometro como indispensavel para attender ao serviço de juros dos obrigacionistas e com o que excedesse reembolsar o Governo mediante o desconto de 25 %. Essa hypothese de receita média de £ 800 por kilometro não constituia uma previsão de rapido augmento do trafego, mas tão sómente o limite que seria preciso at-

tingir para attender ao serviço de juros e permittir a restituição ao Governo.

O capital empregado na construcção da Estrada deve, pois, ser considerado como um emprestimo por 30 annos e cuja annuidade, juros e amortização correspondesse a 6 % ao anno, ou reduzindo a numeros exactos, a um capital vencendo juros de 4 1/8 % ao anno, para resgate em 30 annos.

Os obrigacionistas assim o consideram e o Governo acceitou as condições.

Sem o accordo dos obrigacionistas, qualquer acto do Governo, modificando os termos do contracto, corresponderia a provocar a fallencia da Companhia, que não mais poderia satisfazer aos seus encargos.

Certamente que esse não é o intuito do Governo, e a continuidade da administração publica não permitte desconhecer nem menosprezar os contractos feitos de bôa fé com as administrações passadas.

Rio de Janeiro, 26 de Junho de 1931.

DECRETO N. 19.917, DE 24 DE ABRIL DE 1931 (1)

Declara a caducidade da concessão á "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande", do ramal de Paranapanema (de Jaguariahyva a Ourinhos) e o incorpora, definitivamente, á Estrada de Ferro do Paraná.

A Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande não tem razões a oppor ao Decreto do Governo que declarou a caducidade do contracto do ramal de Paranapanema, de Jaguariahyva a Ourinhos. mandando incorporal-o definitivamente á E. F. Paraná, de propriedade da União, arrendada á Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande.

O que a Companhia deseja é prestar esclarecimentos sobre dois consideranda do Decreto, e espera que, assim procedendo, o Governo os rectifique e attenda ao que a Companhia considera de seu direito.

Citando a clausula V do Contracto autorizado pelo Decreto 12.491, de 31 de Maio de 1917, o Exmo. Sr. Ministro da Viação deixou de referir o paragrapho unico dessa clausula, que dispõe o que segue :

"Cl. V — paragrapho unico :

"Si a companhia deixar, por qualquer motivo, de "reembolsar o Governo, no prazo estipulado, da im-"portancia adiantada, nos termos da clausula prece-"dente, caducará, ipso facto, e assim será declarado "por acto do Governo, independentemente de qual-"quer formalidade judicial e sem que a companhia te-"nha direito a indemnisação alguma, a concessão em

---

(1) V. decreto 19.917 á pag. 162.

"vigor de todo o ramal de Paranapanema (Jaguaria-
"hyva a Ourinhos), o qual ficará pertencendo ao Go-
"verno com todo o seu material fixo e rodante e des-
"de logo incorporado á Estrada de Ferro do Paraná,
"para todos os effeitos do contracto de arrendamen-
"to de 24 de Janeiro de 1916.

"Paragrapho unico. Verificada a caducidade da
"concessão do ramal, nos termos desta clausula, o
"capital garantido (£ 178.875) para o trecho do mes-
"mo ramal ora em trafego (Jaguariahyva a S. José)
"será deduzido do referido capital de £ 3.270.371,
"subsistindo integralmente a obrigação da compa-
"nhia de construir novos trechos das estradas a que
"se refere o n. 3 da clausula 7 do contracto de 24 de
"Janeiro de 1916, dentro dos prazos fixados no mes-
"mo contracto (Clausula 7, n. 3 e clausula 50 § 1°).

Essa mesma omissão se verifica na citação da clausula XVII do termo de revisão de contractos autorizado pelo Decreto 16.259, de 12 de Dezembro de 1923, cujo paragrapho unico estabelece o seguinte:

"Clausula XVII — Paragrapho unico:

"Nos termos da clausula V do contracto de 6 de
"Julho de 1917, fica todo o ramal do Paranapanema
"(Jaguariahyva a Ourinhos) com todo o seu mate-
"rial fixo e rodante incorporado á Estrada de Ferro
"do Paraná, para todos os effeitos do contracto de
"arrendamento, de 24 de Janeiro de 1916.

"Paragrapho unico. O capital garantido de libras
"178.875, correspondente ao trecho do ramal de Ja-
"guariahyva a São José, será deduzido do capital de
"£ 3.270.371, a que se refere o n. 3 da clausula 7 do
"contracto de consolidação".

Esses paragraphos unicos da clausula V do contracto de 6 de Julho de 1927 e da clausula XVII do termo de revisão de 12 de Maio de 1924 mandam deduzir do capital de £ 3.270.371 a que se refere o n. 3 da clausula 7 do Contracto de Consolidação de 24 de

Janeiro de 1916, o capital garantido de £ 178.875, correspondente ao trecho de Jaguariahyva a S. José, no caso de se verificar a caducidade da concessão do ramal.

As tomadas de contas, pela Fiscalização, deram como devidamente reconhecida a importancia de réis 3.086:622$699, correspondente a £ 347.245-1-8, ao cambio de 27, conforme o contracto, despendida pela Companhia na construcção do Ramal de Paranapanema.

A Companhia excedeu, pois, de 1.496:622$699 ou £ 168.370-1-8, o compromisso do capital fixado pelo § 1° da clausula 7 do Contracto de Consolidação de 24 de Janeiro de 1916, isto é, quasi dobrou a importancia que havia sido fixada, como reconheceu a Commissão de tomada de contas.

A Companhia julga-se, pois, com o direito, de accordo com o contracto, a que, da obrigação de empregar em novas linhas £ 3.270.371, seja deduzida a importancia de £ 178.875, visto ter empregado libras 347.245-1-8 no ramal de Paranapanema, cuja caducidade foi decretada, ficando aquelle compromisso de £ 3.270.371 reduzido a 3.091.496 desde a data da tomada de contas a que fizemos referencia.

Outra rectificação que a Companhia solicita é a que se refere á affirmativa de que a Companhia nada despendeu na construcção do Ramal de Paranapanema, cabendo-lhe, entretanto, os lucros da empreitada da construcção.

Pelo que expuzemos acima, verifica-se que a Companhia despendeu nessa construcção quasi o dobro do capital que havia sido fixado para o trecho Jaguariahyva S. José, e quem o affirma é a Commissão de tomada de contas.

Quanto a ter auferido os lucros da empreitada da construcção, isso não constituiria irregularidade alguma, pois teria sido o proprio Governo a conceder essa empreitada, por tabella de preço autorizada, e

fiscalizados e medidos os serviços pelos delegados do Governo.

Mas nem assim aconteceu, pois a empreitada foi executada pela Companhia Brasileira Industrial e Constructora, sem participação da Companhia São Paulo-Rio Grande nos lucros da empreitada.

São essas rectificações que a Companhia pleiteia, reconhecendo, entretanto, que a Concessão do ramal de Paranapanema incorreu em caducidade, e que a sua incorporação definitiva á Estrada de Ferro Paraná corresponde ás condições do termo de revisão do contracto de 12 de Maio de 1924.

Rio, 26 de Junho de 1931.

DEBITO CONDICIONAL DAS TOMADAS DE CONTAS

1 — A Junta Apuradora das Contas da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande tem excluido systematicamente do capital £ 6.246.088, a que se refere a clausula 5, § 2 do Contracto de Consolidação, as parcellas relativas aos numeros 1 e 2 da clausula 7, respectivamente, £ 178.875 do trecho Jaguariahyva a S. José, do Ramal de Paranapanema, e £ 1.663.132-10-00, do trecho Hansa a Porto-União, da linha São Francisco.

Excluindo essas duas parcellas, a Junta separa os juros de 6 % ouro, que sobre ellas vêm sendo contados e pagos desde 24 de Julho de 1915, para constituir um titulo especial a que denominou debito condicional da Companhia. Com esse debito condicional a Junta apuradora somma os juros contados sobre £ 3.270.371 a que se refere o n. 3 da clausula 7, e que correspondem á obrigação de construcção de novas linhas relacionadas na clausula 8.

Assim procedendo, a Junta Apuradora apenas reconhece o capital de £ 4.404.080-10-00, vencendo juros que não são levados á conta de debito condicional, isto é, juros que a Companhia não terá que devolver ao Governo pela applicação da clausula 51, isto é, quando a receita média kilometrica exceder a £ 800.

Confundindo as parcellas £ 178.875 e libras 1.663.132-10-0 com a obrigação de £ 3.270.371 para construcção de novas linhas, procede a Junta Apuradora como si a Companhia não tivesse construido as linhas relativas áquellas duas parcellas, a de Jaguariahyva a São José, e a de Hansa a Porto-União.

No emtanto (são os Relatorios da Inspectoria Federal de Estradas que informam) o trecho de Jaguariahyva a São José, do Ramal Paranapanema, foi entregue ao trafego a 18 de Julho de 1915, com 53 kilometros construidos pela Companhia, que, nessa construcção, despendeu não as £ 178.875, correspondentes á garantia de 30 contos ouro por kilometro, mas quasi o dobro dessa importancia, isto é £ 347.245-1-8, como reconheceu a commissão de fiscalização de construcção dessa linha.

Essa inauguração em Julho de 1915 deu-se em pleno periodo da guerra européa, que impediu a Companhia de proseguir despezas por conta de capital, aliás já tendo empregado nessa linha quasi o duplo da previsão da garantia, como acabamos de expôr.

Teriam faltado, para satisfazer ás exigencias da Fiscalisação, insignificantes complementos, secundarios detalhes, que não impediram a inauguração do trafego regular entre Jaguariahyva e São José, a 18 de Julho de 1915.

E por terem faltado esses complementos, por terem sido reclamados esses detalhes, conclue-se que a estrada não estava construida de Jaguariahyva a São José? Certamente que não.

E si a Estrada estava construida e entregue ao trafego regular, quem a construiu? Qual o capital que a Fiscalisação reconheceu ter sido despendido na construcção?

Quem construiu a Estrada foi a Companhia, e ahi empregou £ 347.245-1-8.

Como, pois, não reconhecer o capital de libras 187.875, correspondente a 30:000$000 ouro por kilometro, para effeito da garantia de juros de 6 %?

Como escripturar esses juros em uma conta de debito condicional, isto é, para serem restituidos, como si a Companhia não tivesse construido a linha?

Faltavam complementos secundarios para que a Fiscalização acceitasse a linha em definitivo. Admissivel seria descontar do capital garantido £ 178.875,

a importancia desses complementos secundarios. Mas, em vez de assim proceder, as Juntas apuradoras agiram como si a Companhia nada tivesse despendido nessa linha, sabendo no emtanto que havia empregado de facto quasi o duplo do capital garantido, e escripturasse os juros na conta debito condicional.

Como expuzemos no exame do Decreto 19.917, de 24 de Abril de 1931, sobre a caducidade do Ramal Paranapanema, decretada a caducidade, o capital £ 178.975, deverá ser deduzido do capital £ 3.270.371, como determina o paragrapho unico da cl. V do contracto autorizado pelo Decreto 12.491, de 31 de Maio de 1917. Esse dispositivo confirma que a linha Jaguariahyva-S. José foi construida pela Companhia, fazendo jús ao capital garantido em 53 kilometros a 30 contos ouro por kilometro ou £ 178.875. Os juros sobre esse capital não podiam constituir debito condicional, porque a despesa fôra feita, a linha construida, inaugurada e entregue ao trafego em Julho de 1915.

---

2 — O que aconteceu na linha Jaguariahyva-São José, verificou-se tambem na linha Hansa-Porto-União.

A Junta Apuradora vem em todas as tomadas de contas escripturando no titulo debito condicional os juros pagos sobre £ 1.663.132-10-00, correspondentes ao trecho Hansa a Porto-União da linha São Francisco.

Quem compulsar inadvertidamente os relatorios das tomadas de contas, concluirá erradamente que a Companhia não construiu a linha Hansa a Porto-União, como não construiu tambem Jaguariahyva-São José. E por não as ter construido, e estar recebendo os juros correspondentes ao capital garantido, que deveria ter empregado nessas construcções, esses juros vêm sendo systematicamente escriptura-

dos na conta debito condicional, isto é, juros a restituir ao Governo. No emtanto, nada menos verdadeiro, como passamos a expor.

A linha de São Francisco não gozava de garantia de juros. Sobre a sua concessão, determinava a clausula XI do Contracto de Consolidação de 7 de Março de 1901.

> "Tem igualmente a Companhia Estrada de "Ferro São Paulo-Rio Grande privilegio e mais "favores de que goza para todas as suas linhas, "excepto garantia de juros, para o ramal que se "construir de um ponto de sua linha sul, fixado "por estudos, entre a estação Teixeira Soares e " a Villa União da Victoria, em direcção ao lito- "ral e á cidade de São Francisco, no Estado de "Santa Catharina, ou á villa Guaratuba no Pa- "raná."

O Decreto 4.418, de 2 de Junho de 1902, autorizado por disposição legislativa transferiu para a linha de São Francisco a garantia de juros concedida á Companhia para o ramal Ivahy-Piquiry-Paraná, o qual ficou privado dessa garantia.

Quanto á apresentação e approvação de estudos e orçamentos :

O Decreto 6.533, de 20 de Junho de 1907, impoz á Companhia a obrigação de apresentar no prazo de tres annos os estudos definitivos da linha de São Francisco ao Rio Paraná, já tendo sido approvados 144 kilometros e 320 metros. Decreto 5.280, de 9 de Agosto de 1904.

O Decreto 7.059, de 6 de Agosto de 1908, approvou os estudos definitivos de 230 kilometros da linha São Francisco, e fez a unificação da garantia de juros da linha Itararé ao Rio Uruguay e seus ramaes, e da linha São Francisco ao Rio Paraná.

O Decreto 8.270, de 6 de Outubro de 1910, elevou a 40 contos de réis ouro, mediante condições,

capital maximo kilometrico da linha São Francisco á Foz do Iguassu'.

O Decr. 8.297 de 13 de Outubro de 1910 approvou os estudos definitivos e respectivo orçamento da linha São Francisco até União da Victoria, entroncamento com a linha Itararé rio Uruguay.

Quanto á inauguração do trafego da linha São Francisco:

A 1° de Junho de 1910 foi inaugurado o trecho entre São Francisco e Hansa, com a extensão de 95 kms.

A 1° de Abril de 1913, o trecho entre Hansa e Tres Barras, com a extensão de 219 kms.

A 4 de Outubro de 1913 o trecho entre Tres Barras e Canoinhas, com 12 kms. de extensão.

Finalmente, a 17 de Setembro de 1917, o trecho entre Canoinhas e Porto-União, entroncamento com a linha Itararé-Rio Uruguay, com a extensão de 137 kms.

Estava pois a 17 de Setembro de 1917 inaugurado o trafego regular da linha São Francisco, entre a cidade de São Francisco e Porto-União, entroncamento com a linha Itararé-Uruguay, na extensão total de 463kms.332.

Quem construiu essa linha, e quanto custou?

Quem construiu foi a Cia. E. F. São Paulo-Rio Grande e a linha importou em Rs. 41.836:797$484, ouro, correspondentes a £ 4.706.639-14-13.

Essa importancia reparte-se do seguinte modo:

— trecho São Francisco-Hansa — Rs. ..... 7.830:539$340, correspondentes a £ 880.935.13.6 e

— trecho Hansa a Porto União — Rs. ..... 34.006:258$144, correspondentes a £ 3.825.704-0-9.

Esses numeros poderão ser verificados nas tomadas de contas do 6° Districto de Fiscalisação da Inspectoria Federal de Estradas, onde devem estar registrados.

O capital despendido no trecho Hansa-Porto União foi por conseguinte £ 3.825.704-0-9, ao passo

que o capital garantido, á razão de 40 contos ouro por kilometro, importava sómente em £ 1.663.132-10-00.

Não surprehende ter custado a linha São Francisco mais do dobro do capital garantido, embora tenha sido este elevado de 30 para 40 contos ouro por km.

Não surprehende porque a linha São Francisco satisfaz a rigorosas condições technicas, póde ser considerada uma linha modelar, representando a subida da serra de São Francisco um dos mais bellos traçados de serra das estradas brasileiras.

Pois bem, é esse capital de £ 1.663.132-10-00 que as juntas apuradoras de contas desconhecem, fazendo escripturar no titulo debito condicional os juros que o Governo tem pago, isto é, tem escripturado esses juros para o effeito de restituição ao Governo, como si se tratasse de linhas não construidas, ou construidas com capital estranho á Companhia.

E por que assim procederam as juntas apuradoras de contas?

Por motivo identico ao que as induziu a levar a esse mesmo titulo os juros pagos sobre o capital garantido £ 178.875 da linha Jaguariahyva a São José.

A linha estava construida pela Companhia, inaugurada e em trafego regular de São Francisco a Porto União desde 17 de Setembro de 1917. Mas, faltavam-lhe insignificantes complementos, accessorios secundarios, para que a Fiscalização as recebesse em definitivo. E, por isso, os juros sobre o total foram considerados debito condicional.

Esses complementos ou accessorios foram relacionados pela Fiscalização, em 1919, cerca de dois annos após a inauguração do trafego, e orçados em Rs. 1.083:524$572.

A clausula XV do termo de revisão de contractos de 12 de Maio de 1924, dava remedio para essa situação, a saber:

XV — A' importancia já despendida ou que vier a ser, por conta das taxas addicionaes, em obras de conclusão da construcção da linha S. Francisco, referidas na lettra b da condição 5ª da portaria de 21 de Janeiro de 1921, para o trecho de Hansa a Porto União, será convertida em ouro, na fórma do paragrapho unico da clausula 42 do contracto de consolidação, e sommada á importancia de £ 3.270.371, para os effeitos do disposto no paragrapho 3º da clausula 51 do mesmo contracto.

Esse dispositivo não impediu que os juros pagos sobre £ 1.663.132-10-00 continuassem a ser escripturados na conta debito condicional, isto é, juros a restituir.

---

3 — De accordo com a exposição feita, vamos proceder á revisão do debito condicional da Companhia, debito a ser resgatado de accordo com a clausula 51 do contracto de consolidação de 24 de Janeiro de 1916, isto é, pelo recolhimento ao Thesouro Federal de 25 °|° sobre o excesso da receita média de £ 800 por kilometro.

Para maior clareza começaremos transcrevendo a parte da acta de tomadas de contas do 2° semestre de 1929, relativa ao pagamento de juros sobre o capital garantido, a saber:

"A Junta Apuradora das contas do 2° semestre "de 1929 de accôrdo com a primeira parte da clausu- "la 51 e respectivo § 3°, combinado com a clausula 7ª "do contracto de 24 de Janeiro de 1916 declarou que "a Companhia fica, condicionalmente, debitada "pela importancia de £ 4.429.700-17-9,3 ou Rs. "39.375:119$008, ouro, que corresponde aos juros "pagos, desde 24 de Julho de 1915 até 31 de dezembro

"de 1929, sobre a quantia de £ 5.112.378-10-0, igual "á somma de £ 178.875, relativa ao trecho Jaguariahy- "va a São José; £ 1.663.132-10-0 relativa ao trecho "Hansa a Porto União e £ 3.270.371 dos trechos res- "tantes da concessão. E, em observancia á clausula "XV do termo de Revisão dos Contractos, firmado "em 12 de Maio de 1924, procedeu á apuração das "despezas feitas, por conta das taxas addicionaes, "com a conclusão da construcção do trecho de Han- "sa a Porto União (Linha de S. Francisco) no mon- "tante de Rs. 550:389$687, e a respectiva conversão, "aos cambios médios semestraes certificados pela "Camara Syndical dos Correctores de Fundos Publi- "cos do Rio de Janeiro (Clausula 42, paragrapho uni- "co, e 51 § 1° do contracto de consolidação) achando "a quantia, equivalente, de £ 16.436-10-11 ou Rs. "146:104$407, ouro, cujos juros semestraes (3 %) im- "portam em £ 493-2-0,57 ou Rs. 4:383$132, ouro.

"Esta quantia não deverá ser sommada directa- "mente a de £ 1.663.132-10-0, porém, sim a de "£ 3.270.371, como manda a clausula XV citada, em- "bora a sua somma (£ 3.286.807-14-11) possa ser "reunida áquella parcella de £ 1.663.132-10-0 para "serem os respectivos juros calculados e levados ao "debito condicional. Effectuando essa addicção, a "junta obteve o total de £ 5.128.815-4-11 ou Rs. "45.589:468$351, ouro, cujos juros semestraes im- "portam em £ 153.864-9-1,77 ou Rs. 1.367:684$065, "ouro, e que, discriminadamente, correspondem á "somma dos juros semestres (£ 153.371-7-1,2 ou Rs. "1.363:300$933, ouro), da quantia de £ 5.112.378-10-0, "com os £ 493-2-0,5 ou de Rs. 4:383$132, ouro, da "parcella de £ 16.436-14-11 despendida pelo produ- "cto das taxas addicionaes.

"Addicionando os juros referentes ao semestre "considerado, 2°, £ 153.864-9-1,77 ou 1.367:684$065, "ouro, no total dos juros anteriormente apurados, "£ 4.276.329-10-8,1 ou Rs. 38.011:818$075, ouro, "a junta concluiu que o debito condicional da Com-

"panhia até o mesmo semestre importa em £ "4.430.193-19-9 ou Rs. 39.379:502$140, ouro".

A Junta Apuradora começa calculando o debito condicional da Companhia em £ 4.429.700-17-9,3 até 31 de Dezembro de 1929, e termina suas considerações concluindo que ess edebito não é aquelle, mas sim o de £ 4.430.193-19-9,87.

Nem um, nem outro.

O debito condicional da Companhia, como demonstramos, só póde incidir sobre £ 3.270.371, correspondentes a compromissos de linhas de concessão não construidas. Além disso, só poderá ser accrescido, como manda a clausula XV citada na tomada de contas, das importancias despendidas por conta de taxas addicionaes nos remates reclamados na linha São Francisco, importancia que a tomada de contas do 2° semestre de 1929 declarou elevar-se a £ 16.436-10-11.

Quanto a verba £ 178.875, do trecho Jaguariahyva-São José, de accordo com a clausula XVIII do contracto de 12 de Maio de 1924, deverá ser deduzida da parcella £ 3.270.371, em virtude da decretação da caducidade do Ramal Paranapanema.

Nestas condições o debito condicional, isto é, o debito da Companhia pelos juros sobre o capital, empregado de facto na construcção, mas excedente da garantia do contracto, e que a Companhia se obrigára a empregar em novas linhas que não construiu; debito a ser resgatado de accordo com o estabelecido na clausula 51 do contracto, isto é, mediante o recolhimento de 25 % do que excéder á renda média kilometrica de £ 800, é o seguinte, contado até 31 de Dezembro de 1931:

— 6 % sobre £ 3.270.371 ou £ 196.222-5-2,4 por anno. De Julho de 1915 a Dezembro de 1930, sejam 15 1/2 annos ou £ 3.041.445-0-7,2; e mais os mesmos

juros sobre £ 16.436-10-11, importancia das taxas addicionaes empregadas na conclusão da linha São Francisco, como já expuzemos. Até o 2º semestre de 1929 a Junta Apuradora de contas calculou esses juros em £ 493-2-0,57; si juntarmos os juros de mais um anno ou £ 986-3-10,2 teremos o total de £ 1.479-5-10,77.

E' esse total que teremos de juntar á parcella anteriormente determinada de £ 3.041.445-0-7,2 obtendo por essa forma o total geral de £ 3.042.924-6-5,97 como debito condicional em 31 de Dezembro de 1930.

NOTA — A importancia de £ 178.875, correspondente ao trecho Jaguariahyva-São José, deverá nas futuras tomadas de contas, para effeito da determinação do debito condicional, ser deduzida da importancia de £ 3.270.371, como manda o paragrapho unico da clausula XVIII do contracto de 12 de Maio de 1924, visto ter sido decretada a caducidade do Ramal Paranapanema pelo Decr. n. 19.917, de 24 de Abril de 1931.

Rio de Janeiro, 3 de Agosto de 1931.

Occupação da Rêde Ferroviaria e das dependencias da Companhia

OFFICIOS AO SNR. INSPECTOR FEDERAL DE ESTRADAS

Rio de Janeiro, 5 de Novembro de 1930.

Illmo. Sr. Inspector Federal das Estradas.
Rio de Janeiro.

Sendo ainda difficeis as communicações com Curityba, acreditamos que a Fiscalização do 8° Districto ainda não terá conseguido enviar a essa Inspectoria as informações e documentos relativos á requisição militar da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

Para supprir essa falta juntamos alguns annexos que esclarecem a situação, confirmando o que tivemos occasião de vos expôr verbalmente, e com prazer prestaremos quaesquer outras informações que nos forem solicitadas.

São os seguintes os annexos a que nos referimos:

Carta dirigida em 7 de Outubro de 1930 ao Capitão Arnoldo Mancebo, Chefe de Policia Provisorio do Paraná;

Carta dirigida na mesma data ao General Mario Tourinho, Chefe do Governo Provisorio do Paraná;

Carta dirigida ao Sr. Dr. João Bley Filho, Chefe do 6° Districto de Fiscalização, em 11 de Outubro proximo findo;

Recorte do jornal "A Tarde", de Curityba, edição do dia 11 de Outubro de 1930;

Recorte do jornal "A Gazeta do Povo", de Curityba, edição do dia 23 de Outubro de 1930.

Servimo-nos do ensejo para vos enviar as nossas

Cordiaes Saudações.

(a.) Otavio Barboza Carneiro.

Director.

Rio de Janeiro, 7 de Novembro de 1930.

Illmo. Sr. Inspector Federal das Estradas.

Em additamento ao nosso officio de 5 do corrente mez, com o qual vos demos sciencia da situação de nossa Rêde de Viação, nos Estados do Paraná e de Santa Catharina, na actual emergencia, temos o prazer de passar ás vossas mãos, para vosso conhecimento e devidos fins, cópia dos seguintes documentos, que completam as nossas informações sobre o assumpto:

Circular dirigida pelo signatario aos ferroviarios;

Carta dirigida pelo signatario ao General Plinio Tourinho;

Acta do Tenente Alvaro Barroso determinando o fechamento de nosso Departamento Legal;

Carta do Tenente Alvaro Barroso apresentando nossos advogados ao General Plinio Tourinho;

Carta de nossos advogados ao General Plinio Tourinho;

Carta de nossos advogados ao signatario;

Carta de nossos advogados ao General Plinio Tourinho;

Servimo-nos do ensejo para vos enviar as nossas

Cordiaes Saudações.

Otavio Barboza Carneiro.

Director.

COMMANDO DAS FORÇAS REVOLUCIONARIAS EM OPERAÇÕES NA 5ª REGIÃO MILITAR

Illmo. Sr. Dr. Octavio Barbosa Carneiro.

DD. Director da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

Confirmando a communicação que pessoalmente vos fez em meu nome o Sr. 1º Tenente Alvaro Barroso Junior no dia 5 do corrente, levo ao vosso conhecimento que, a partir daquella data, fica occupada temporariamente a Rêde de Viação Ferrea Paraná-Santa Catharina, na fórma das clausulas 37, paragrapho unico, e 80, do Contracto de Consolidação a que se refere o Decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916.

Na mesma data foi nomeado por este Commando o Sr. 1º Tenente Alvaro Barroso Junior, Delegado e Representante do Commando, o qual empossou no cargo de Inspector Geral da Rêde o Sr. Engenheiro Civil Francisco F. Pereira.

Curityba, 10 de Outubro de 1930.

Saudações.

Plinio Tourinho.

General Commandante.

Exmo. Sr. General Plinio Tourinho.

M. D. Commandante das Forças Revolucionarias em operações na 5ª Região Militar.

Damos em nosso poder vosso officio de hontem datado em que nos communicaes que, a partir do dia 5 do corrente, confirmando a situação de facto e a declaração verbal que nos foi feita pelo Tenente Alva-

ro Barroso Junior, fica occupada militar e temporariamente a Rêde de Viação Ferrea Paraná-Santa Catharina, na fórma das clausulas 37, paragrapho unico, e 80, do Contracto de Consolidação, a que se refere o Decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916.

Estando deante de um Poder, que no momento presente substitue, de facto, o Governo Federal, cabe-nos agradecer essa communicação e nos submetter á resolução tomada.

Saude e Fraternidade.

Comp. E. F. S. Paulo-Rio Grande,
Otavio Barboza Carneiro.

Director.

Curityba, 11 de Outubro de 1930.

Illmo. Sr. Dr. João Bley Filho,
M. D. Chefe do 6° Districto de Fiscalisação Federal de Estradas.

Saudações.

Como é do vosso conhecimento, até o dia 5 do corrente, pela manhã (cerca de 7 horas), estivemos á frente da direcção da Rêde Ferroviaria Paraná-Santa Catharina, tendo ao nosso lado o Inspector Geral, engenheiro Asterio Lobo, com todo o pessoal da Rêde, exceptuado unicamente o Engenheiro Raul Mesquita, que havia pedido demissão em carta á Directoria no Rio, tendo se ausentado dos serviços desde o dia 1° do corrente.

Nesse dia 5, pelas 4 horas da madrugada, conforme vos dei conhecimento pelo telephone, retirou-se de Curityba em trem especial, regularmente requisitado por escripto, com destino a Paranaguá, o Presidente do Estado, Dr. Affonso Camargo, acom-

panhado de mais algumas pessoas, cuja relação exacta desconhecemos.

Pouco antes do embarque do Dr. Affonso Camargo, conforme soubemos depois, havia se declarado solidaria, com o movimento revolucionario partido do Rio Grande do Sul, toda a guarnição federal de Curityba e Ponta Grossa, com adhesão da Policia, dos Bombeiros e da Guarda Civica de Curityba.

Ao amanhecer do dia 5 a população fazia causa commum com a Revolução e desapparecia do Paraná, sem o disparo de um tiro, sem o mais leve protesto, a administração publica official, substituida pelos elementos revolucionarios.

Tendo transferido no dia 3 para o Edificio da Estação de Curityba, conforme aviso á Fiscalisação, o Escriptorio da Directoria, da Inspectoria Geral, e a Secretaria, para ficarmos em contacto mais directo com o telegrapho da Estrada e podermos agir com mais presteza e efficiencia, resumimos o nosso programma na manutenção regular dos serviços da Estrada, especialmente, os de trafego, através das difficuldades oriundas de uma situação profundamente perturbada pela invasão de numerosas tropas provenientes do Rio Grande, dirigindo-se para Porto União, pelo ataque armado a Jaguariahyva, pela presença de numerosos grupos armados desde Rebouças até Porto União, assenhoreando-se das estações, sem perturbar o movimento de trens e permittindo as communicações telegraphicas relativas ao serviço do trafego.

As noites de 3 para 4 e de 4 para 5 de Outubro foram passadas em vigilia ininterrupta, pois os acontecimentos se succediam rapidamente e nós vinhamos acompanhando os menores movimentos da invasão pelas communicações telegraphicas que affluiam de todos os pontos da Estrada, de momento a momento.

Desde o dia 3 estavamos em contacto directo com o Commando da Região Militar, do qual recebe-

mos a requisição urgente de varias composições de trens para tropa, postas á disposição em Curityba, Ponta Grossa e Castro, trens estes que não foram utilisados.

No dia 4 recebemos a visita do Coronel Castro Junior, em nome do General Monteiro de Barros, Commandante da Região Militar, insistindo pelo pedido já anteriormente feito para que mandassemos destruir a linha em alguns pontos entre Porto União e Marcellino Ramos. Fizemos sentir ao Coronel Castro Junior que a Estrada não podia dar execução a esse pedido e, como insistisse, manifestamos o desejo de expôr pessoalmente ao Commandante da Região a situação em que nos encontravamos.

Em companhia do Coronel Castro Junior seguimos para o Quartel General, onde expuzemos ao General Monteiro de Barros, Commandante da Região, a impraticabilidade do pedido que nos era feito com tanto interesse. Nessa visita, que foi longa, apresentamos ao General a espoleta deflagrada que havia sido pela manhã, juntamente com uma caixa de dynamite, e envolucros da munição do exercito, colhidos no pillar de uma ponte da linha da Serra de Paranaguá, pelos engenheiros Carlos Schubert e Djalma Maciel, na inspecção de que foram encarregados, antes da passagem do trem que parte ás 7 horas de Curityba para Paranaguá. Motivou essa inspecção a noticia que colhemos durante a noite e pela madrugada, de que um trem, requisitado em Paranaguá sob o pretexto de conduzir a Curityba um doente grave, estivera percorrendo a linha entre Morretes e o viaducto S. João, occupado por numeroso grupo armado, retirando os apparelhos telegraphicos de varias Estações, e tentando dynamitar as obras d'arte da serra.

Do Quartel General nos retiramos com a convicção de que a guarnição federal não interviria para deter a marcha das forças revolucionarias, pois só-

mente o Coronel Castro Junior nos parecia vivamente preoccupado com as providencias de repressão.

Cerca de meia noite de 4 para 5, fomos procurados por um official de policia, que nos trazia o pedido de ir ter com o Dr. Affonso Camargo. Dirigimo-nos para a residencia do Presidente do Estado, e este nos communicou que, sabedor da tentativa de dynamitação das obras d'arte na Serra, resolvera mandar guarnecel-as com forças de policia e para isso faria descer pelo primeiro trem da carreira um contingente policial. Mais tarde, pelo telephone, solicitou-nos o Sr. Presidente do Estado providencias para fazer embarcar em Ponta Grossa um destacamento de Policia que ali estava sob o commando do Coronel Sarmento. Attendemos a esse pedido expedindo ordens pelo telephone.

Mais ou menos pela meia noite recebemos tambem do Quartel General o pedido para termos promptas tres composições para embarque de tropa em Curityba. Respondemos que essas composições se achavam á disposição do General, e fomos informados de que no prazo de duas horas a tropa embarcaria. Mas não embarcou e nem tivemos qualquer outra informação do Quartel General.

Quanto ao pessoal da Estrada, damos o testemunho de que, sem excepção, cumpriu seus deveres nos dias e noites apprehensivos que precederam o triumpho da Revolução em Curityba. Por isso, quando se fez necessario, declaramos ás autoridades, instituidas pelo movimento militar, que eramos o unico responsavel pela conducta do pessoal da Estrada, emquanto estivemos á frente da direcção dos serviços, visto como não tivemos conhecimento de ordem alguma que deixasse de ser cumprida, ou que tivesse sido desvirtuada. Serve de documento a copia que vos fornecemos da carta dirigida ao Capitão Arnoldo Mancebo, Chefe de Policia, a proposito da prisão do Engenheiro Carlos Schubert. Como vos informei verbalmente, o nosso pedido foi attendido, de

modo que 10 minutos depois de apresentado, o Engenheiro Carlos Schubert foi posto em liberdade sem condição alguma.

Alguns dos funccionarios da Estrada receberam ordens para commissões de responsabilidade, e apresentaram-se para cumpril-as sem vacillação. Devemos destacar: os Engenheiros Carlos Schubert e Djalma Maciel, que fizemos seguir em velocipede a gazolina, na frente do trem que parte ás 7 horas da manhã de Curityba para Paranaguá, encarregados de examinar a linha e vistoriar as pontes, uma das quaes se dizia que tinha sido aluida por uma explosão de dynamite. Deram satisfactorio desempenho á essa delicada missão, tendo elles proprios retirado do pontilhão além do Viaducto S. João, descendo a serra, uma caixa de dynamite com uma espoleta deflagrada, que ali fôra collocada com o intuito de destruir a ponte. O Engenheiro Alexandre Gutierrez, que enviamos para Ponta Grossa afim de assumir a direcção dos serviços da linha Itararé-Uruguay, dando unidade aos serviços ,e com a incumbencia de inspeccionar a linha Sul approximando-se o mais possivel das forças revolucionarias, afim de nos prestar informações seguras. O Engenheiro Manoel Kuster, a quem encarregamos de seguir para Mafra, onde assumiria a direcção da linha de S. Francisco. Além desses funccionarios, fizemos regressar a seus postos outros que haviamos chamado a Curityba para conferenciar sobre economia de combustivel e outros interesses da Estrada.

Graças á disciplina e dedicação dos funccionarios da Estrada, os serviços não soffreram perturbação alguma, salvo a suspensão do trafego regular á proporção do avanço das tropas revolucionarias, e o recolhimento de material de tracção e rodante aos depositos de Ponta Grossa e Curityba, á proporção que reduziamos as zonas de trafego.

Nessas condições, quando na manhã de 5 de Outubro fomos procurados pelo Tenente Alvaro Bar-

roso Junior, pedindo para installar na Estação de Curityba um contingente de força armada do exercito, pudemos convidal-o para em nossa companhia visitar os serviços de telegraphos, que funccionava regularmente, com todo o pessoal a postos, fornecendo informações de toda a linha, mesmo dos pontos que já estavam occupados por forças revolucionarias, como Porto União; informamos que, onde era possivel manter o trafego, todos os trens estavam correndo regularmente, e assistimos juntos á partida dos trens para Paranaguá, Ponta Grossa e Serrinha. Verificada a regularidade dos serviços, retirou-se da Estrada o Tenente Alvaro Barroso Junior, deixando recommendado ao Sargento commandante da guarda que não agisse sem as nossas instrucções.

Até cerca de onze horas do dia 5 do corrente, tudo corria normalmente na Estrada, resalvadas as perturbações que já assignalamos de interrupção de trafego nos trechos que iam sendo occupados pelas forças que avançavam para Ponta Grossa, pela linha do Sul e para Curityba pela linha de Rio Negro. Estavamos á frente da direcção dos Serviços, ao lado do Inspector Geral, e com todo o pessoal nos seus postos.

Nessa occasião fomos procurados por um funccionario subalterno da Estrada, o qual estava acompanhado de uma praça de policia e de outro individuo, e que nos communicou o convite do Chefe de Policia para comparecermos á sua presença. Partimos immediatamente, e quando procuravamos o automovel da Estrada, aquelle mesmo funccionario nos informou que deveriamos seguir no automovel da Policia. Entramos, pois, num automovel, que verificamos depois ser um carro de praça, cujo aluguel estava correndo por nossa conta, o que revelou desde logo o abuso que estava praticando aquelle funccionario da Estrada, que vinha, assim, de modo tão incorrecto intimar o seu Director, no exercicio de suas funcções, a comparecer á Po-

licia. Nesse mesmo automovel tomou logar, além do referido funccionario da Estrada, o soldado de policia e outro individuo que o acompanhava.

Chegando á Policia, fomos informados de que havia sido dada a denuncia de que tinhamos promovido a fuga de varios politicos. Contestamos. Indagaram qual a nossa opinião a respeito da Revolução. Respondemos que a opinião que tinhamos sobre a Revolução era a mesma que a população inteira do Paraná havia manifestado, e que era, tambem, em geral, a do paiz inteiro. Fizeram novas perguntas e por fim apresentaram, para que assignassemos, uma declaração dactylographada de adhesão e solidariedade á Revolução. Recusamos assignar esse documento e pedimos para falar pessoalmente ao Chefe de Policia, pois quem nos interrogava era um funccionario que pensamos ser Delegado de Policia.

Na presença do Chefe de Policia fizemos sentir que a assignatura que nos pediam, no documento preparado pela Policia, constituia um constrangimento de ordem moral, e que não teria valor algum, pois não representava o meu pensamento sobre a Revolução. Concordou o Chefe de Policia e trocamos um dialogo em que fizemos sentir como prejudicava os intuitos e os idaes da Revolução aquelle constrangimento que se procurava impor. O Chefe de Policia declarou-se de pleno accôrdo, e acceitou a proposta que fizemos de expôr por escripto o nosso pensamento. Para isso forneceu-nos papel e cedeu-nos sua propria mesa. Redigimos rapidamente o nosso pensamento e fizemos entrega. Lido pelo Chefe de Policia, este approvou-o sem reservas, e entretivemos então animada conversa durante a qual manifestamos o desejo de falar pessoalmente ao Chefe do Movimento Militar, Major Tourinho. Attendendo a esse pedido o Chefe de Policia poz á nossa disposição o seu automovel, mandou que o seu Secretario nos acompanhasse ao Quartel General e que

o automovel ali nos esperasse para levar-nos á Estrada.

Foi muito cordial a entrevista com o Major Tourinho, o qual pediu-me que me conservasse na direcção da Estrada até que fosse constituido o Governo Provisorio, com o qual deveria então entender-se. Voltando á Estrada, quando penetravamos na sala dos Telegraphos, declarou-me o Engenheiro Francisco Pereira, a quem só nessa occasião fiquei conhecendo, que havia sido designado para Director da Estrada. Estranhei essa declaração, expuz-lhe em rapidas palavras o que acabava de ouvir do Major Tourinho e pedi-lhe que não se louvasse nas minhas informações, mas que se informasse directamente, e que eu me retirava, aguardando os acontecimentos.

Na tarde desse dia 5, communicando-me pelo telephone com o Tenente Barroso, este informou-me que tendo conferenciado com o Major Tourinho este havia resolvido que elle Tenente assumisse a Direcção da Estrada, sem comtudo dispensar os meus serviços. Combinamos então novo encontro para o dia seguinte, ás 9 horas da manhã, na Estação da Estrada, para onde haviamos transferido o Escriptorio da Inspectoria e Secretaria.

Ali comparecemos em companhia do Engenheiro Asterio Lobo, Inspector Geral da Rêde e fomos informados pelo Tenente Barroso de que elle havia sido designado para assumir a direcção da Estrada e o Dr. Francisco Pereira para Chefe Geral do Trafego.

Retiramo-nos, deixando em poder do Dr. Francisco Pereira todos os nossos papeis particulares, ou cópias de papeis de serviço da Estrada, que ali haviamos deixado e que o Dr. Pereira desejava examinar. (1) Em companhia deste nos dirigimos ao Escriptorio da Companhia, de onde igualmente retira-

(1) Esses papeis particulares nunca mais nos foram restituidos.

mos algumas cartas particulares, depois de examinadas pelo Dr. Francisco Pereira.

Retirando-nos do Escriptorio da Companhia, fomos ao Escriptorio da Fiscalização, onde expuzemos ao Dr. João Bley Filho, que estava acompanhado do Dr. Oscar Castilho, tudo quanto havia occorrido.

Para resalvar a nossa responsabilidade e esclarecer a situação, redigimos um resumido memorial, de que vos fornecemos cópia, e no qual pediamos ao Sr. General Mario Tourinho uma audiencia. Dirigindo-nos para Palacio, para fazer a entrega desse memorial, encontramo-nos com o Dr. João Bley, o qual tomou parte na entrevista que tivemos então com o General Mario Tourinho, no dia 7 de Outubro.

Esclarecida a nossa situação, aguardavamos a audiencia solicitada ao General Mario Tourinho, quando recebemos, na tarde do dia 10, o officio do General Plinio Tourinho, fazendo a requisição da Estrada, conforme cópia que juntamos, amplamente divulgada por toda a imprensa local.

Hoje, 11 de Outubro, pela manhã, fomos procurados pelo Sr. Capitão Ajudante de Ordens do General Mario Tourinho, que em nome deste nos veiu convidar para uma conferencia em Palacio ás 3 horas da tarde.

Antes de seguirmos para essa conferencia, fomos procurados pelos Srs. Arthur Ferreira, Chefe Geral da Contabilidade da Estrada, e pelo Dr. Alexandre Gutierrez, Inspector Geral do Trafego, que nos communicaram terem recebido, do Dr. Francisco Pereira, officio dispensando-os dos serviços d Estrada, pelo prazo de 90 dias, sem vencimentos.

Na nossa entrevista de hoje com o General Ma rio Tourinho, á qual esteve tambem presente o Dr Asterio Lobo, justificou o Presidente do Estado a ne cessidade da occupação militar da Estrada, e nos de clarou que podiamos ficar tranquillos quanto á situ ção da Companhia, porquanto todo o funccionalism superior tinha sido mantido nos seus postos. Nes

occasião informamos que tinham sido dispensados os Srs. Arthur Ferreira e Alexandre Gutierrez, conforme expuzemos acima, resoluções estas que o General ignorava. Quanto á nossa conducta na Estrada declarou-nos o General que em qualquer época seria testemunha da correcção com que haviamos procedido.

Retiramo-nos confirmando ao Chefe do Governo Provisorio o offerecimento dos nossos serviços e prevenindo-o de que nos conservariamos em Curityba, aguardando os acontecimentos.

Expostas, assim, Sr. Chefe do 6° Districto, todas as occorrencias na Estrada, consequentes da Revolução, julgamos interrompidas, pela força das circumstancias, as nossas relações officiaes, até que seja normalisada a situação, cumprindo-nos agradecer as attenções com que sempre nos distinguistes e offerecer-vos, em qualquer emergencia, os nossos poucos prestimos.

Saude e Fraternidade.

(a) **Otavio Barboza Carneiro.**

Director.

INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Ministerio da Viação e Obras Publicas
6° Districto
Curityba, 15 de Outubro de 1930.
N. 303|C.
Illmo. Sr. Dr. Octavio Barboza Carneiro.
M. D. Director da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

Accuso o recebimento do vosso officio de 11 do andante narrando as occorrencias verificadas na estrada até o dia 5 do corrente, e, bem assim, de um retalho de jornal contendo a communicação que vos fez o Sr. General Commandante das Forças Revolucionarias em operações na 5ª Região Militar de ter mandado occupar temporariamente a Rêde de Viação Ferrea Paraná-Santa Catharina.

Saude e Fraternidade.
(a) João Bley Filho.
Chefe do 6° Districto, interino.

Sr. General Mario Tourinho.
Chefe do Governo Provisorio no Estado do Paraná.

Curityba, 7 de Outubro de 1930.

O signatario, Director da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, toma a liberdade de renovar o pedido de uma audiencia que fez por intermedio do Sr. Tenente Barroso, afim de vos expôr de viva voz o

que pensa a respeito da situação da E. F. São Paulo-Rio Grande, durante a phase do Governo Provisorio, instituido pela contra-revolução incruenta e victoriosa, Governo cuja Presidencia vos foi confiada. (1)

O signatario, quando victima de uma prisão vexatoria, levada a effeito por um dos seus subordinados na Estrada e por motivo de denuncias falsas, teve occasião de apresentar por escripto ao digno Capitão de Engenheiros, Arnoldo Mancebo, Chefe de Policia em exercicio, a sua opinião pessoal sobre a contra-revolução e quaes as condições em que offerecia os seus serviços no momento difficil que a nossa patria atravessa, recebendo do Sr. Chefe de Policia uma reparação completa e honrosa do vexame que soffreu.

Attendido depois pelo Sr. Major Tourinho, a quem o Sr. Chefe de Policia enviou as declarações do signatario, declarou-lhe o Chefe do Movimento revolucionario que desejava que o signatario se conservasse no seu posto até que fosse designado o Chefe do Governo Provisorio.

O signatario não poude dar cumprimento a essa resolução que muito o sensibilisara, em virtude das declarações verbaes que recebeu do Sr. Engenheiro Francisco Pereira, confirmadas pelo Sr. Tenente Barroso, os quaes assumiram a direcção de facto da Estrada, donde resultou o afastamento do Engenheiro Asterio Lobo das funcções de Inspector Geral e de outros funccionarios, de cuja efficiente e leal collaboração ficou assim privada a situação dominante.

Estando agora instituido o Governo Provisorio, sob a vossa Presidencia, empenhado em restabelecer a normalidade dos serviços publicos e particulares, atravez das graves difficuldades do momento historico que atravessamos, julga o signatario ser de seu inilludivel dever, em virtude de suas responsabilida-

---

(1) Não se tinham ainda verificados os combates na fronteira de Paraná-São Paulo.

des de Director da Companhia, a quem estão confiados grandes interesses nacionaes e estrangeiros, expôr-vos, sem reservas, a situação creada pelas condições anormaes em que ella foi posta e receber instrucções que vos dignardes transmittir-lhe.

Saude e Fraternidade.

(a) Otavio Barboza Carneiro.

Director da Companhia.

Curityba, 7 de Outubro de 1930.

Sr. Capitão Arnoldo Mancebo,

Chefe de Policia do Governo Provisorio do Paraná.

O signatario, Director da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, tendo tido conhecimento da prisão do Engenheiro Carlos Schubert, vem declarar que, se essa prisão foi consequencia de actos desse Engenheiro, no exercicio de seu cargo de Chefe da Linha da F. E. Paraná, o responsavel é o signatario, porquanto aquelle Engenheiro agiu, como todos os demais funccionarios da Estrada, cumprindo ordens que recebeu, e não consta ao signatario que tenha sido desvirtuada qualquer das ordens que expediu a seus subordinados.

O signatario, declara-se, pois, fiador da conducta do Engenheiro Carlos Schubert e pede que o mesmo seja posto em liberdade. Mas, se a garantia que offerece não fôr julgada sufficiente, o signatario propõe-se a substituir o Engenheiro Carlos Schubert na prisão, até que seja provada a sua innocencia, ou culpabilidade.

Consenti, Sr. Chefe de Policia, que o signatario solicite a vossa attenção para o perigo do regimen dissolvente das denuncias que ficam anonymas e

como esse regimen póde prejudicar gravemente os intuitos e os ideaes da contra-revolução victoriosa.

O signatario foi victima dessa degradação de caracter que caracterisa os delatores desejosos de tirar partido das situações perturbadas.

Graças á vossa intervenção pessoal, e directa, conseguiu demonstrar a falsidade das denuncias levadas á Policia, e, como consequencia, uma prisão vexatoria por um dos seus subordinados, quando se encontrava no exercicio de suas funcções de Director da Estrada.

Para cahibir o abuso dos delatores, toma o signatario a liberdade de vos lembrar a medida salutar de os tornar conhecidos e responsaveis, corrigindo os que tentarem ludibriar as autoridades instituidas pela Contra-Revolução.

Saude e Fraternidade.

(a) **Otavio Barboza Carneiro.**
Director.

"GAZETA DO POVO" — Curityba — 23 de Outubro de 1930

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO GRANDE

Com a responsabilidade da Direcção do "O Dia", de hoje, 22 de Outubro, foi publicada em sua primeira pagina, sob o titulo: — *"A São Paulo-Rio Grande tambem será reintegrada no regimen da moralidade"*, uma noticia sobre o fechamento do Departamento Legal da Companhia, acompanhada de varias considerações que exigem immediato reparo.

Como introducção ás rectificações que é do nosso dever apresentar ao publico, prestamos os seguinte esclarecimentos:

E' preciso distinguir, para bem julgar a situação, entre a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e a Rêde Ferroviaria Paraná-Santa Catharina.

A Companhia é uma organisação de capitaes estrangeiros, principalmente francezes, com séde principal em Paris e com Directoria no Rio de Janeiro, composta de tres membros, um dos quaes o signatario. Tem com o Governo Federal contractos de duas especies: de arrendamento da E. F. Paraná que é um proprio Nacional, e de exploração subvencionada da Rêde pertencente á Companhia e constituida pelas linhas Itararé-Uruguay e São Francisco, e respectivos ramaes.

A Rêde Ferroviaria administrada pela Companhia é fiscalisada pela Inspectoria Federal de Estradas representada no Paraná e Santa Catharina pelo 6° Districto de Fiscalisação.

Os contractos da Companhia estão publicados em folheto impresso, e distribuido pela mesma, e ao alcance de quem os quizer conhecer, o que demonstra nada encerrarem de inconfessavel.

Esses contractos estão subordinados a severa fiscalisação, e para não citar funccionarios federaes da actualidade ou de época recente, limitamo-nos a fazer referencia ao Dr. Gastão Sangê, nome impoluto, que todo o Paraná conhece, que aqui foi, durante longos annos, Chefe da Fiscalisação e que hoje exerce o cargo de Chefe de Divisão da Inspectoria de Estradas, Divisão a que o 6° Districto de Fiscalisação está subordinado.

A Fiscalisação acompanha par e passo todo o movimento da Estrada, está em contacto directo com o seu pessoal, faz as tomadas de contas semestraes, faz o recolhimento do producto das taxas e verifica a applicação das mesmas, de accôrdo com as autorisações do Governo Federal.

A direcção dos serviços da Estrada é confiada a um Inspector Geral ao qual está subordinado todo o pessoal. O quadro desse pessoal, inclusive os respectivos vencimentos, é de approvação do Governo Federal e fiscalisação da Inspectoria Federal de Estradas. O Departamento Legal é constituido por advogados que zelam pela defesa dos interesses da Companhia e da rêde ferroviaria de que ella é arrendataria ou proprietaria.

São, pois, duas organisações distinctas: A Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande por um lado, e por outro a Rêde de Viação Ferrea Paraná-Santa Catharina.

Por officio de 10 do corrente do Sr. General Plinio Tourinho, Commandante das Forças Revolucionarias em Operações na 5ª Região Militar, dirigido ao signatario na qualidade de Director da Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande, foi confirmada a communicação verbal do Sr. Tenente Alvaro Barroso, em nome do General, de *"occupação temporaria da Rêde de Viação Ferrea Paraná-Santa Catharina, na fórma das clausulas* 37, *paragrapho unico, e* 80 *do Contracto de Consolidação a que se refere o Dec. n.* 11.905, *de* 19 *de Janeiro de* 1916".

Seja dito de passagem, que esse contracto de 1916, pelo qual se rege a Companhia, traz a assignatura do Presidente Wenceslão Braz, cuja honorabilidade, desinteresse e devotamento ao paiz não soffrem contestação.

A requisição da rêde foi feita regularmente e somos os primeiros a reconhecer a necessidade dessa providencia militar.

Esclarecida, assim, a situação, separada a entidade Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande por um lado e, por outro, a Rêde Ferroviaria Paraná-Santa Catharina, objecto de contracto dessa Companhia com o Governo Federal, presentemente sob requisição militar temporaria, entramos na rectificação das considerações constantes do artigo do "O Dia".

1.° — Não é exacto que a Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande tenha sido *"theatro de grandes negociatas que vieram ferir fundamente as nossas possibilidades commerciaes aggravando a precaria situação economica do Estado, como affirma "O Dia".*

Contestamos formalmente semelhante declaração.

Ao contrario, o que sabemos é que a Companhia, acreditando nos intuitos com que foi creado o Banco do Estado, ali depositou capitaes, como depositava em outros Bancos, e não conseguiu movimental-os como precisava, porque o Banco a cada cheque que lhe era apresentado declarava estar sem numerario para attender. Nesse Banco do Estado a Companhia tem cerca de 3.000 contos em conta corrente e não os póde utilisar para

fazer face ás excepcionaes despezas do primeiro semestre do anno corrente.

2.° — Não é exacto que a Estrada estivesse *"deservindo completamente o Estado, com seu amontoado de ferros velhos"*. Ao contrario, a Estrada estava com o trafego em dia: sem uma unica requisição de transporte por attender; com os trens correndo no horario; com as linhas renovadas pela larga substituição de trilhos e dormentes e pela intensificação de lastramento a pedra; com os serviços de locomoção mantendo em satisfactorio estado de conservação todo o material de tracção e rodante.

Não fôra assim e não teria sido possivel fazer os transportes militares como estão sendo feitos, utilisando-se tão sómente os mesmos elementos que estavam ao serviço do publico, do commercio, das industrias e da lavoura.

3.° — Diz o "O Dia" que a Estrada estava *"asphyxiando o commercio e a industria com tarifas exorbitantes"*. As tarifas da Estrada são, no emtanto, em geral, inferiores ás das Estradas Paulistas e Mineiras e ás da E. F. Central do Brasil. O projecto de reforma geral das tarifas da S. Paulo-Rio Grande, estudado e favoravelmente informado pela Fiscalisação do 6° Districto, pela Inspectoria Federal de Estradas, e pela Contadoria Central Ferroviaria, está ha dois annos sem solução no Ministerio da Viação. E' caso unico nos projectos de novas tarifas das Estradas de Ferro do Brasil, comprehendidas as de propriedade do Governo. Para só citar um exemplo, apontamos o caso de transporte de madeiras, que é feito muito abaixo do custo da tonelada kilometro da Estrada. No emtanto, logo após ter o Estado pleiteado e conseguido nova reducção nesse frete de madeiras, lançou em seguida um imposto supplementar de 200$000 por vagão de madeira. O frete do café até 1° de Setembro ultimo era tambem inferior ao custo da tonelada kilometro e cerca de 80 % a 100 % mais baixo do que o das estradas de S. Paulo e Minas.

4.° — Quanto á situação do operariado da Estrada, como aliás de todo o seu funccionalismo, o que nos cumpre dizer é que, emquanto os funccionarios do Estado estavam com varios mezes de atrazo de pagamento, os da Estrada, apezar do *deficit* de 3.352:698$520: verificado neste exercicio a 31 de Julho ultimo, eram pagos em dia. No projecto de reforma da Estrada, dependente somente de approvação do Governo, a Companhia propoz a melhoria geral de remuneração do pessoal.

5.° — Não sabemos o que possa autorisar a declaração de que a substituição temporaria da administração local da Estrada *"encheu do mais justificado contentamento a todos os prestimosos funccionarios ferroviarios"*. Os funccionarios estarão nesse caso como Pilatos no credo.

6.° — Por fim, declara o "O Dia": *"Como medida de emergencia, e para futuramente controlar os dados que attentem as patifarias commettidas em criminoso accôrdo com o Governo do Estado, a actual direcção da Estrada ordenou o lacramento do chamado Departamento Legal, onde conhecidos advogados elaboraram as clausulas das negociatas escabrosas"*.

A's inqualificaveis accusações acima transcriptas oppomos nossa formal contestação e não receamos qualquer devassa que se queira fazer.

A Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande não tem com o Estado do Paraná relações de dependencia e todos os seus contractos são do dominio publico.

Quanto ao lacramento do Departamento Legal parece-nos que essa

providencia afasta-se dos termos em que foi feita a requisição da Estrada, tolhendo a defesa regular dos interesses da Companhia.

Ao Sr. General Plinio Tourinho fizeram os advogados da Companhia, Dr. João Berquó e Dr. Oscar Martins Gomes uma exposição verbal sobre esse caso e entregaram-lhe um memorial escripto de modo a resalvar as responsabilidades e prestar esclarecimentos ao digno General Commandante das Forças Revolucionarias.

São esses os esclarecimentos que julgamos do nosso dever prestar; quaesquer outros que se tornarem necessaria e estiverem ao nosso alcance daremos a quem lealmente nol-o pedir, recusando porém attender ás insinuações que se acobertarem sob a irresponsabilidade do anonymato.

Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

Otavio Barboza Carneiro.
Director.

Curityba, 22 de Outubro de 1930.
Palacio Avenida, 310.

DEPOSITOS BANCARIOS DA COMPANHIA EM CURITYBA

Pirapóra, 11 de Novembro de 1930.

BANCO FRANCEZ ITALIANO.

Curityba, Paraná, 11 de Novembro de 1930.

Informado vão ser abertos bancos levo vosso conhecimento estou de posse desde dia dois outubro procuração Presidente Companhia São Paulo-Rio Grande revogando todas anteriores ficando signatario unico autorisado movimentar conta Companhia procuração ainda não foi entregue virtude fechamento bancos estando escriptorios Estrada Curityba sciente remetteremos primeiro portador.

(a.) Asterio Lobo.

Ponta Grossa, 13 de Novembro de 1930.

Dr. Asterio Lobo.

Pirapóra.

Virtude telegramma dirigistes Banco Francez visando embaraçar livre exercicio autoridade me acho investido por ordem Commando Região approvação Commando Forças Nacionaes considerando vossa attitude visa difficultar regular funccionamento Estrada e consequencia transportes militares estamos fazendo considerando mais que occupação foi feita regularmente accordo contracto conforme notificação feita Director Companhia pelo Commando Região considerando finalmente tal medida representa franca hostilidade contra autoridades revolu-

cionarias scientifico-vos que ficam todos depositos existentes em Bancos debitados a Companhia qual deverá providenciar prompta entrega total receitas Estrada, Impostos Federaes, Municipaes, Estaduaes e Taxas Addicionaes que foram arrecadadas e entregues a Bancos e particulares em negocios que só podem interessar Companhia e nunca Estrada. Acabo dar instrucções não sejam pagos compromissos assumidos administração anterior emquanto não esteiverem nosso poder referidas importancias ficando Asterio Lobo pessoalmente responsavel quaesquer consequencias possam advir seu procedimento incomprehensivel.

Francisco F. Pereira.

Inspector Geral da Rêde Viação
Paraná-Santa Catharina.

Rio, 17 de Novembro de 1930.

Dr. Francisco Pereira
Curityba.

Resposta vosso telegramma que só hoje chegou minhas mãos cabe-me dizer que em virtude resolução governo revolucionario foi occupada militarmente rêde ferroviaria accordo clausulas contracto consolidação. Não me consta tenham sido confiscados bens haveres Companhia. Ha assim lamentavel engano vossa parte. Emquanto isto não se verificar é de meu inilludivel dever zelar pelo mandato contido na procuração em apreço passada antes revolução e do que teve conhecimento tambem antes revolução Dr. Teixeira Freitas portador uma das procurações revogadas. Sempre foi do meu habito assumir inteira responsabilidade dos meus actos. Sobre outros itens vosso telegramma levo conhecimento Directoria Companhia a quem cabe resolver.

(a.) Asterio Lobo.

Rio, 18 Novembro de 1930.

Dr. Francisco Pereira
Curityba.

Accusamos recebido vosso treze. Vossas interpretações sobre conducta Companhia carecem fundamento estando nossa attitude desde tres Outubro bem definida perante autoridades competentes tendo General Mario Tourinho offerecido seu testemunho quando necessario e General Plinio se manifestado varias occasiões de modo inequivoco. Acreditamos tambem poder invocar testemunho Tenente Barroso com quem estivemos em contacto directo quando dirigiamos Estrada após triumpho revolução. Acreditamos ainda poder appellar para Dr. Fernando Pereira designado pelo Presidente Getulio Vargas para dirigir Estrada. Vossa attitude constitue unica discordancia desde inicio confirmada pelas ameaças vosso telegramma mas confiamos plenamente em julgamento sereno dos Generaes Tourinho no Paraná e confiamos no Presidente Republica e Ministro Viação para fazer justiça. A Directoria assume inteira responsabilidade conducta irreprehensivel Dr. Asterio Lobo o qual solidario com o signatario offereceu desde o primeiro instante seus leaes serviços aos dirigentes da revolução no Paraná.

Pela Directoria da Companhia Estrada Ferro São Paulo-Rio Grande,

Octavio Carneiro,
Director.

Curityba, 20 de Novembro de 1930.

Dr. Asterio Lobo
Rio de Janeiro.

Sciente hoje vosso telegramma dirigido Banco rancez Italiano visando embaraçar administração

actual Estrada scientifico V. Ex. que em virtude movimento revolucionario 5 Outubro vossa procuração da qual vos quizestes valer ficou a fortiori cassada tornando sem effeito qualquer acto vosso a partir daquella data. Accresce não apresentastes citada procuração ao Banco todo tempo aqui estivestes pleno goso vossa liberdade. Sendo assim não reconheço vossa attitude inexplicavel devido vossa propria situação que deveis ser primeiro a reconhecer, o que fiz sentir directores Banco. Creio desnecessario accrescentar não terdes influencia alguma administração Estrada virtude vossa situação licenciado. Saudações.

Tenente Barroso.
Director Militar.

Rio, 21 de Novembro de 1930.

Tenente Barroso Junior
Curityba.

Resposta vosso dia vinte tenho dizer meu telegramma Banco Francez não visa embaraçar quem quer que seja. Decorre apenas dever contido procuração. Estou certo meu caso procederieis mesmo modo. Conforme consta meu telegramma procuração não foi entregue antes por estarem Bancos fechados emquanto estive Curityba. Ha em vossa interpretação lamentavel equivoco. Procuração só póde ser revogada pela Companhia cujos bens não foram confiscados. Houve apenas requisição rêde accordo contracto. Suggiro submetter caso consulta qualquer advogado imparcial. Quanto administração Estrada espontaneamente deixei ter qualquer interferencia desde data occupação militar como era meu dever.

(a.) Asterio Lobo.

Fechamento do Departamento Legal da Companhia

FECHAMENTO DO DEPARTAMENTO LEGAL DA COMPANHIA

Curityba, 15 de Outubro de 1930.

Illmo. Sr. Dr. Octavio Barboza Carneiro,
D. Director da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

N. Capital.

Nós abaixo assignados, advogados da Companhia Junto á Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina, vimos trazer ao vosso conhecimento que hontem, ás 14 horas, perante o Tenente Alvaro Barroso Junior, na qualidade de Representante Militar do Governo Provisorio, do Estado do Paraná Junto á Estrada, e em nome do mesmo, foi fechado, até segunda ordem, este Departamento Legal, tendo sido, na occasião, lavrado o termo em seguida transcripto, o qual foi assignado pelo mencionado Representante e subscripto por nós como testemunhas.

Achavam-se ainda presentes ao acto, que se verificou no proprio Escriptorio deste Departamento, além dos auxiliares da sua Secretaria, Srs., Marcial Maciel e Marcellino Nogueira Sobrinho, os funccionarios da Inspectoria Geral da Rêde, Srs. Dr. Affonso Augusto Teixeira de Freitas e Alceu Albuquerque em cujo poder ficaram as respectivas chaves, tendo ainda sido collada a porta do mesmo escriptorio com papel rubricado pelo Dr. Teixeira de Freitas.

O Advogado Geral Junto á Rêde, Dr. Arthur Ferreira dos Santos, não estava presente, visto encontrar-se ausente em logar ignorado, em virtude da anormalidade da actual situação e por motivos que vos são conhecidos.

Quanto aos escripturarios em serviço no Departamento, o Sr. Marcial Maciel foi dispensado da Estrada pelo Sr. Inspector Geral da Rêde nomeado pelo referido Representante Militar e o Sr. Marcellino Nogueira Sobrinho, bem assim o porteiro Lino Machado, passaram a exercer funcções na Secretaria da Inspectoria Geral da Rêde.

Tendo o 1° Tenente Alvaro Barroso Junior, nos recommendado que o procurassemos hoje na estação, onde se achava attendendo ao serviço de embarque e desembarque de forças militares, ali estivemos pela manhã e á tarde afim de falar-lhe. Do que a seguir occorreu e da attitude por nós assumida em face das circumstancias, no interesse e na defesa da Companhia, informa a cópia junta, da carta que hoje resolvemos dirigir ao General Plinio Tourinho, Commandante da Região Militar, após termos tido com S. Ex. longa palestra, na qual se mostrou alheio aos motivos que ditaram o fechamento do Departamento Legal, declarando-nos então que achava justa a nossa ponderação, ao arguirmos de suspeitissima

a pessoa do Dr. Raul Pericles, agora Assistente Juridico do Estado Maior, para ter qualquer ingerencia em assumptos attinentes á Companhia, e que ia consultar outro advogado de sua confiança afim de decidir afinal o incidente.

Do que mais occorreu vos daremos conhecimento opportunamente.

Attenciosas Saudações.
(a) *Oscar Martins Gomes.*
(a) *João Berquó.*
Advogados.

Em nome do Governo Provisorio do Paraná, do qual sou Representante na Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, declaro que resolvi fechar o Departamento Legal, até segunda ordem, o que foi feito perante mim e demais testemunhas abaixo assignadas.

Curityba, 14 de Outubro de 1930.
(a) **Alvaro Barroso.**
1° Tenente Representante Militar.

Testemunhas:
(a) João Berquó.
(a) O. Martins Gomes.

Curityba, 15 de Outubro de 1930.
General Plinio Tourinho.
Q. G.

Apresento-vos os Drs. João Berquó e Oscar Martins Gomes, Advogados da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que trabalhavam no "Departamento Legal". Este Departamento trata de todas as questões juridicas da mesma Companhia causas, etc.

De accôrdo com o Dr. Pereira e para fim que o Sr. bem sabe, temos em vista — julguei de maxima conveniencia o fechamento do citado Departamento, visto lá haver uma grande quantidade de documentos importantes referentes á Companhia.

Apresentam, agora, os citados advogados uma série de considerandos sobre a minha medida; pedi-lhes que expuzessem ao Sr. o que estão achando do meu acto, visto que pouco tempo me sobra para at-tendel-os.

E' o que elles vão fazer. Sobre a solução que o Sr. der, peço-lhe a fineza de uma resposta.

Sub. e am.

(a) A. Barroso Junior.
1° Tenente.

Exmo. Sr. General Plinio Tourinho,
DD. Commandante da 5ª Região Militar.
N. Capital.

Tomamos a liberdade de voltar á presença de V. Ex. afim de lhe confirmar, por escripto, o que ti-vemos a honra de expôr a V. Ex., hoje á tarde, em sua residencia particular.

Hontem, ás 14 horas, o 1° Tenente Alvaro Barro-so Junior compareceu no Departamento Legal desta Companhia e resolveu fechar o nosso Departamento, o que foi feito immediatamente, tendo sido lavrado a proposito um termo, e mandando que hoje pela ma-nhã o procurassemos na estação, o que fizemos.

Declarou-nos então que já havia se entendido com V. Ex. a respeito do assumpto, mas, como es-tava no momento muito occupado, nos pediu que vol-tassemos á tarde, pois que precisava ter comnosco um demorado entendimento.

Voltamos á tarde. S. S. declarou-nos textual-mente o seguinte: — que se achava muito atarefado e pedia-nos, por isso, para irmos procurar o Dr. Raul Pericles, Consultor Juridico do Estado Maior da Re-gião, afim de recebermos delle as necessarias instru-cções, visto tratar-se de assumptos de ordem juridi-ca, cuja solução estava affecta ao mesmo advogado.

Assim falando quiz dar-nos uma carta de apresentação ao Dr. Raul Pericles, o que recusamos, objectando-lhe o seguinte: — que o mencionado Consultor Juridico do Estado Maior era por nós reputado pessoa suspeitissima para delle recebermos qualquer suggestão sobre assumptos referentes á São Paulo-Rio Grande, pois mesmo, como é publico e notorio, funcciona como advogado de partes em questões de vulto contra a Companhia e, além disso, tem desenvolvido acirrada campanha jornalistica contra a Companhia, seus Directores e seus Advogados, pessoalmente; que, por isso, preferiamos entender-nos directamente com V. Ex.

O Sr. 1° Tenente Barroso achou razoaveis as nossas ponderações e gentilmente escreveu e nos entregou a carta com a qual comparecemos á presença de V. Ex., a quem então tivemos a opportunidade de adduzir, em resumo, as seguintes considerações:

1° — Que a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande é uma sociedade anonyma cujo capital é constituido, na quasi totalidade, por prestamistas estrangeiros;

2° — Que o Departamento Legal tem como funcção unica a instrucção juridica da Administração e o patrocinio, no fôro, das causas em que a Companhia é parte;

3° — Que o archivo do Departamento Legal consiste apenas na sua correspondencia trocada com os demais Departamentos, pareceres, informações e assumptos attinentes ás causas judiciaes em andamento;

4° — Que assim a devassa no referido archivo só póde interessar ás partes que, em campo opposto, contendem com a Companhia e que poderão querer prevalecer-se da situação actual para auferir proveito em detrimento dos interesses da Companhia;

5° — Que o fechamento do Departamento Legal importaria em incalculaveis e fataes prejuizos ao

patrimonio da Companhia, pois trará em consequencia o desamparo dos seus direitos nas causas pendentes, que são em grande numero, e futuras nas quaes ella é ou venha a ser parte;

6° — Que esses prejuizos attingirão os capitaes estrangeiros invertidos na Companhia, affectando de qualquer fórma o credito do Brasil;

7° — Que a investidura conferida aos advogados da Companhia decorre de acto legitimamente emanado do Presidente da mesma, de accordo com os seus Estatutos, sendo de notar que a respectiva despeza nem é custeada pela receita da Estrada e sim pela Companhia, visto como o Departamento Legal não consta do quadro de despezas approvado pelo Governo Federal, que dellas toma conta semestralmente.

A' vista dessas ponderações e de outras que tivemos occasião de lhe fazer pessoalmente, V. Ex. comprehenderá que a paralysação do Departamento Legal nenhum beneficio trará á causa revolucionaria, e assim fica V. Ex. habilitado a resolver afinal o assumpto, com o alto criterio que lhe é peculiar.

(a) João Berquó.
(a) Oscar Martins Gomes.

Advogados da C. E. F. São Paulo-Rio Grande.

Curityba, 27 de Outubro de 1930.

Exmo. Sr. General Plinio Tourinho.

M. D. Commandante da 5ª Região.
Nesta Capital.

Em additamento á nossa carta de 15 de Outubro corrente, e tendo V. Ex., em encontro casual no dia 21 ultimo, ás 12 horas, na rua Riachuelo, desta Capital, declarado verbalmente ao segundo dos signatarios abaixo que, attendendo ás nossas ponderações, que reputava razoaveis, resolvera mandar reabrir o

escriptorio do Departamento Legal e nesse sentido já havia dado as necessarias ordens, julgamos do nosso dever levar ao vosso conhecimento que, até a presente data, o mesmo não foi reaberto, nem tivemos qualquer communicação a respeito.

Respeitosas Saudações.

(a) **João Berquó.**

(a) **Oscar Martins Gomes.**

Advogados da C. E. F. São Paulo-Rio Grande.

Curityba, 21 de Novembro de 1930.

Illmo. Snr. 1° Tenente Alvaro Barroso Junior, M. D. Director Militar da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

Hoje, ás 9 e um quarto, estive na Inspectoria Geral desta Companhia, a convite de um chamado verbal do Snr. Dr. Affonso Augusto Teixeira de Freitas, que me communicou que havia sido avisado de que dentro de tres dias terminaria o prazo para interpôr um recurso de uma decisão do Superior Tribunal deste Estado, em uma causa de grandes e vultosos interesses da Companhia.

Respondi que eu estava disposto a interpôr o necessario recurso desde o momento que recebesse uma ordem por escripto de V. Excia., pois entendo que estando o Departamento Legal lacrado e fechado, por ordem do General Commandante da Região, só poderei funccionar em causas em que fôr interessada a Companhia, mediante uma ordem escripta desse General ou de V. Excia. como seu representante directo.

Devo lembrar a V. Excia., que, pelo desamparo das questões da Companhia, sem duvida será futuramente responsabilisado quem de direito, como em

memorial que entreguei ao Snr. General Plinio Tourinho, em 15 de Outubro deste anno, tive occasião de expor.

Sem a abertura do Departamento Legal, ser-me-á impossivel exercer as minhas funcções de advogado, pois, com o Departamento fechado não tenho ao meu alcance os meios necessarios para a defeza da Companhia.

Estando demonstrada a urgencia de uma solução, apresento

Attenciosas saudações

(a.) **João Berquó.**
Advogado da Companhia.

ACTA DE ABERTURA DO DEPARTAMENTO LEGAL

Aos vinte e um dias do mez de Novembro do anno de mil novecentos e trinta, presentes o Snr. Dr. João Berquó Fernandes Coelho, Dr. Affonso Augusto Teixeira de Freitas, foi, por minha ordem, aberto o Departamento Legal, que se achava fechado até segunda ordem, sendo o mesmo entregue ao Snr. Dr. João Berquó, afim de poder dar andamento a questões judiciaes da Companhia, acompanhando-as nos Fôros Federal e Estadoal, e continuando como Advogado da Companhia, o Snr. Dr. Oscar Martins Gomes.

Desta fórma, ficam, apenas, os Snrs. Dr. João Berquó e Martins Gomes, dentre os Advogados da Companhia, autorizados a entrar no referido Departamento.

Em Florianopolis continuará exercendo as funcções de Advogado da Companhia o Dr. Nereu Ramos.

(a.) **Alvaro Barroso Junior.**
1° Tenente, Director Militar

Curityba, 21 de Novembro de 1930.

Testemunhas:

(a.) Affonso A. T. de Freitas
(a.) João Berquó Fernandes Coelho.
(a.) Alceu de Albuquerque.

"Requerimentos e officios ao Ministerio da Viação e Publicações de caracter official"

REQUERIMENTOS E OFFICIOS AO MINISTERIO DA VIAÇÃO E PUBLICAÇÕES DE CARACTER OFFICIAL

SP-707|2.

Exmo. Sr. Dr. José Americo de Almeida, DD. Ministro e Secretario da Viação e Obras Publicas.

O movimento revolucionario que, iniciado no extremo sul do paiz, veiu se desenvolvendo pelos diversos Estados em demanda da Capital da Republica culminando com a victoria de 24 de Outubro, encontrou todo o pessoal e todo o material disponivel da rêde ferroviaria da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande em condições de attender, na medida das suas possibilidades, aos serviços de transporte que então cumpria executar e neste sentido as primeiras e mais urgentes providencias chegaram a ser tomadas sob a immediata direcção do Director desta Companhia que se encontrava em Curityba.

Entendeu, porém, o digno Sr. General Plinio Tourinho, "Commandante das Forças Revolucionarias em operações na 5ª Região Militar", que deante das grandes responsabilidades que pesavam sobre os seus hombros, era preferivel lançar mão da faculdade que o contracto existente entre esta Companhia e o Governo Federal dá a este na Clausula 37 e seu paragrapho unico que assim dispõem:

> Clausula 37 — Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a Companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Paragrapho unico — O Governo, se assim o preferir, poderá occupar temporariamente, na sua totalidade ou em parte, as estradas de ferro, mediante indemnização não superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação, ou nos annos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou á média da renda liquida nos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

Assim, mediante a requisição de que annexamos ao presente uma cópia, todas as estradas que constituem a rêde desta Companhia foram occupadas desde logo, tendo a direcção dos serviços sido confiada aos Srs. 1° Tenente Alvaro Barroso Junior e Engenheiro Francisco Pereira, aquelle na cathegoria de "Delegado e Representante do Commando" e este de "Inspector Geral da Rêde".

Os representantes legaes da Companhia, em Curityba, não fizeram a menor difficuldade nem mesmo qualquer objecção a essa occupação que, graças ao elevado criterio e á correcção de proceder do digno Commandante General Plinio Tourinho, se processava pelos meios regulares.

Lamentavelmente, porém, não foi seguida pelos seus delegados a mesma orientação de modo a serem respeitados os direitos que assistem á nossa Companhia e pelos quaes é nossa estricta obrigação zelar, direitos esses decorrentes do contracto que ella celebrou com o Governo Federal, representado pelo Ministerio da Viação, o que explica virmos á presença de V. Ex. absolutamente convencidos de que as agitações do momento em nada perturbarão a imparcialidade e a moderação com que V. Ex. examinará esse caso da occupação da nossa rêde ferroviaria, determinando o que fôr justo.

V. Ex. nos relevará que solicitemos a sua preciosa attenção para dois pontos:

a) — A necessidade ou não de para o Governo ser conservada por mais tempo a occupação da Rêde.

b) — No caso de ser reconhecida essa necessidade, a conveniencia de serem, pelas Repartições competentes, expedidas instrucções que determinem as regras, ou limites dentro dos quaes deve se exercer aquella occupação.

Quanto ao primeiro ponto, se solicitamos a attenção de V. Ex. é porque parece-nos que no caso de continuar aquella occupação seria justo que ella fosse regularisada por esse Ministerio, uma vez que a situação revolucionaria em que ella foi effectuada, segundo mostram os dizeres do proprio officio em que ella foi requisitada está presentemente substituida pela situação de normalidade administrativa representada no caso das estradas de ferro pela acção desse Ministerio.

Quanto ao segundo ponto, somos levados a appellar para a actuação de V. Ex. para, como é do nosso dever, procurar alcançar que sejam salvaguardados os legitimos interesses, os direitos da nossa Companhia, principalmente numa phase como a presente em que o imperio da Justiça e o da ordem e da regularidade em tudo é a preoccupação de todos.

E' que na occupação da nossa Rêde estão se dando occorrencias que evidentemente não se emquadram nos intuitos visados pela clausula contractual já citada, quaes sejam os de o Governo ficar tendo ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer a Rêde os quaes elle proprio poderá movimentar por intermedio de pessoa de sua immediata confiança, sem que, entretanto, isso envolva aquillo que, além dos serviços da Rêde, pertence á Companhia, como sejam os fundos que ella tem depositados nos Bancos, os contractos e os accôrdos por ella celebrados com particulares, e que lhe acar-

retam responsabilidades, as questões judiciaes em que ella é parte, etc., etc. Entretanto os delegados do Governo Federal que estão exercitando a occupação da nossa Rêde mandaram fechar o Escriptorio do Departamento Legal da nossa Companhia com a prohibição de nelle entrarem os advogados desta e, portanto, impossibilitando-os de recorrerem aos elementos nelle existentes e indispensaveis á defesa de interesses da Companhia envolvendo elevadas sommas e sómente ha poucos dias fizeram a sua restituição aos nossos advogados.

Quanto aos fundos depositados no Banco onde a nossa Companhia opéra, pelo que nos consta, foram levantados, donde resulta para ella a impossibilidade de saldar os compromissos para os quaes elles eram destinados. Dizemos que nos consta porque até ao presente não nos foi possivel apurar isso apezar dos esforços empregados. O que, porém, podemos assegurar nesse particular é que os dois delegados do Governo, na occupação da Rêde, entendem que lhes assiste o direito de levantar aquelles fundos, conforme póde ser verificado pelas cópias que dos telegrammas por elles passados annexamos ao presente, sendo que o Sr. 1° Tenente Alvaro Barroso Junior, "Director Militar", chega mesmo a considerar que a procuração passada pelo Presidente da Companhia ao Dr. Asterio Lobo, dando-lhe poderes para, nos Estados do Paraná e Santa Catharina, representar a nossa Companhia em tudo o que disser respeito aos direitos e ás obrigações da mesma está "cassada". Quer isto dizer que a Companhia está impedida de, pelo seu legitimo Representante, promover nos Escriptorios, no Almoxarifado e na Contabilidade da mesma em Curityba o processo de contas, contractos, compromissos varios, etc., que ali existem e que importam em responsabilidades de vulto para com terceiros, responsabilidades essas que com a occupação não ficam transferidas ao Governo ma

sim continuam pesando exclusivamente sobre a Companhia.

O que aqui fica exposto é por certo sufficiente para levar ao esclarecido espirito de V. Ex. a convicção da necessidade e urgencia que ha em ser regularisada a situação em que pela sua occupação pelo Governo se encontra a Rêde de Viação Ferrea Paraná-Santa Catharina a cargo desta Companhia, em virtude dos contractos celebrados por intermedio do Ministerio da Viação e Obras Publicas.

Nestes termos,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 1° de Dezembro de 1930.

Rio de Janeiro, 5 de Dezembro de 1930.
File SP-707|25.
Exmo. Sr. General José Fernandes Leite de Castro, DD. Ministro da Guerra.

Quando a Revolução Nacional, triumphante a 24 de Outubro, penetrou no Estado do Paraná, encontrou a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande em perfeita ordem e della se serviu para o transporte de tropas e munições, como se tivesse havido um preparo prévio para essa utilisação.

Acreditamos que o Sr. Coronel Góes Monteiro, Chefe do Estado-Maior das Forças Revolucionarias, poderá dar testemunho do que affirmamos.

O pessoal estava a postos, o material rodante apparelhado, as linhas refeitas e á frente dos serviços um dos Directores da Companhia.

O Sr. General Mario Tourinho, Interventor Federal no Paraná, e o Sr. General Plinio Tourinho, Commandante das Forças Revolucionarias, offereceram-se para confirmar o que acabamos de expôr.

Julgou, no emtanto o Commandante das Forças Revolucionarias do Paraná conveniente nomear o

Tenente Alvaro Barroso Junior, Director Militar da Estrada, e a 10 de Outubro dirigiu á Directoria da Companhia um officio de que juntamos cópia, fazendo a requisição temporaria de accordo com o contracto com o Governo Federal.

Por sua vez o Tenente Barroso designou o Engenheiro Francisco Pereira, ex-funccionario da Estrada, para o cargo de Inspector Geral da Rêde de Viação, cargo esse occupado pelo Engenheiro Asterio Lobo, representante da Companhia no Paraná e em Santa Catharina.

A Directoria da Companhia não fez a menor objecção á occupação militar da Estrada, nos termos da requisição do Commandante das Forças Revolucionarias, isto é, invocando as clausulas do contracto com o Governo Federal.

Lamentavelmente, porém, o Delegado do General, e principalmente o preposto delle, engenheiro Francisco Pereira, não seguiram a orientação decorrente da requisição, e confundiram a occupação militar da ferrovia com a direcção da Companhia, apezar das ponderações que lhes foram feitas para evitar essa confusão prejudicial sob todos os aspectos.

Resultou dahi terem mandado fechar o Departamento Legal da Companhia, impossibilitando-a de defender-se judiciariamente; terem dispensado ou privado de vencimentos funccionarios de mais de 25 annos de serviço; terem feito nomeações de novos funccionarios, alguns delles já anteriormente dispensados pela Companhia; terem tentado lançar mão dos depositos bancarios da Companhia, dirigindo á Directoria e ao Inspector Geral ameaças como consta de telegrammas que annexamos, declarando revogadas as procurações da Companhia a seu legitimo representante; fazendo encommenda de materiaes por telegrammas em que assignam o endereço telegraphico privativo da Companhia, estabelecendo no commercio a confusão das responsabilidades, etc., etc.

A Companhia, Sr. Ministro da Guerra, conforme já expoz ao Sr. Ministro da Viação, não reclama a restituição da Estrada, se por ventura a sua occupação ainda interessar ao Governo Federal. O que a Companhia pleiteia é a normalisação de uma situação que reputa irregular.

De facto, a requisição foi feita por uma autoridade que deixou de existir, o General Commandante das Forças Revolucionarias em Operações no Paraná; no emtanto, se essa autoridade desappareceu e foi normalisada a situação militar pelo restabelecimento do Commando da Região, o delegado della é quem está na direcção da Estrada requisitada, ou melhor, o preposto desse delegado militar. A Companhia não póde dirigir-se ao Interventor Federal no Paraná, porque a requisição escapa ás suas attribuições, e pela mesma razão acreditamos que não é ao Commandante da Região do Paraná que devemos nos dirigir.

Assim pensando, Sr. Ministro, dirigimo-nos ao Sr. Ministro da Viação, porque os contractos desta Companhia são com o Governo Federal e subordinados directamente ao Ministerio da Viação.

Mas sabendo que o Sr. Ministro da Viação ouvirá ao Ministerio da Guerra para saber da necessidade de manutenção da occupação da Estrada, julgamos do nosso dever trazer estas informações a V. Ex. e prestar quaesquer outras que V. Ex. desejar.

Servimo-nos da opportunidade para reiterar a V. Ex. os nossos protestos de elevada estima e distincta consideração.

Saude e Fraternidade.

DECRETO N. 19.601 — De 19 de Janeiro de 1931

Mantém a occupação da Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina até 31 de março de 1931 e dá outras providencias

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Considerando que a Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina, constituida pelas linhas ferreas federaes administradas pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, umas sob o regimen de arrendamento e outras sob o de concessão, foi occupada, desde 5 de Outubro de 1930, pelas forças revolucionarias em operações naquelles Estados;

Considerando que permanecem, em-relação á administração daquella Rêde, as circumstancias extraordinarias que determinaram a sua occupação de facto;

Considerando a necessidade de serem resolvidas todas as questões decorrentes dessa situação anormal; e

Considerando que a occupação temporaria das estradas de ferro que constituem aquella Rêde está prévista e regulada nas clausulas 37 e 80 do contracto com a dita Companhia "ex-vi" do Decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916 e usando das attribuições que lhe confere o art. 1° do Decreto n. 19.398, de 11 de Novembro de 1930,

Decreta:

Art. 1.° — A Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina, constituida pelas estradas de ferro federaes de que tratam os contractos celebrados com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, "ex-vi" dos Decretos ns. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916, e 16.259, de 12 de Dezembro de 1923, continuará occupada até 31 de Março do corrente anno, na fórma do disposto nas clausulas 37 e 80 do primeiro dos citados contractos, salvo ulterior resolução do Governo.

Art. 2.° — Emquanto durar a occupação, a Rêde será administrada por um engenheiro da confiança do Governo Provisorio, nomeado por Decreto, o qual exercerá em commissão as funcções de superintendente da mesma Rêde, ficando directamente subordinado ao Ministro da Viação e Obras Publicas.

§ 1.° — A receita da Rêde continuará a ser arrecadada de accôrdo com as tarifas e regulamentos em vigor e será applicada no custeio dos seus serviços, de conformidade com as instrucções que o Ministro da Viação e Obras Publicas expedir.

§ 2.° — Nas instrucções que forem expedidas, o Ministro da Viação e Obras Publicas determinará as normas a que devem obedecer a escripturação e comprovação da receita arrecadada durante a occupação da rêde.

§ 3.° — O superintendente da Rêde observará e fará observar as disposições dos regulamentos em vigor, propondo ao Ministro da Viação e Obras Publicas, por intermedio da Inspectoria Federal das Estradas, as modificações necessarias.

Art. 3.° — Emquanto durar a occupação da Rêde, a Inspectoria Federal das Estradas manterá os seus serviços junto á mesma, cooperando com o superintendente e propondo ao Ministro da Viação e Obras Publicas quaesquer medidas que julgar opportunas.

Art. 4.° — O Ministro da Viação e Obras Publicas designará uma commissão especial para proceder á tomada de contas relativa ao periodo de occupação anterior á vigencia deste Decreto e bem assim uma commissão de technicos, da qual poderá fazer parte o superintendente da Rêde, para o fim de proceder á rigorosa verificação da regularidade dos actos relativos á execução dos contractos da Companhia Estrada de Ferro São

Paulo-Rio Grande com o Governo Federal, sem embargo da approvação desses actos pelo poder publico.

Paragrapho unico — Esta commissão poderá requisitar directamente ás repartições do Ministerio da Viação e Obras Publicas todos os elementos, informações e cópias authenticas de quaesquer documentos que julgar necessarios para desempenho de sua missão, bem como examinar todos os livros, documentos e papeis existentes não só nos archivos da Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina, como ainda nos escriptorios da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

Art. 5.° — Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 19 de Janeiro de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.

DECRETO N. 19.803 — De 27 de Março de 1931

Proroga, até 31 de Maio de 1931, o prazo de occupação da Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1° do Decreto n. 19.398, de 11 de Novembro de 1930, e considerando que ainda não foi procedida a tomada de contas de que trata o art. 4° do Decreto numero 19.601, de 19 de Janeiro de 1931 e nem apresentado o relatorio da commissão de technicos incumbida de verificar a regularidade dos actos relativos á execução dos contractos da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande com o Governo Federal, decreta:

Artigo unico — Fica prorogado, nas condições estabelecidas no Decreto n. 19.601, d e19 de Janeiro de 1931 e até 31 de Maio do mesmo anno, o prazo de occupação da Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 27 de Março de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.

José Americo de Almeida.

DECRETO N. 20.056 — De 29 de Maio de 1931

Proroga até 31 de Julho de 1931 o prazo de occupação da rêde de viação Paraná-Santa Catharina

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1° do decreto numero 19.398, de 11 de Novembro de 1930, e considerando que ainda não foi

ultimada a tomada de contas de que trata o art. 4° do Decreto n. 19.601, de 19 de Janeiro de 1931, e nem concluidos os estudos relativos á execução dos contractos da "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" com o Governo Federal, decreta:

Artigo unico — Fica prorogado até 31 de Julho do corrente anno, nas condições estabelecidas no Decreto n. 19.601, de 19 de Janeiro ultimo, o prazo de occupação da rêde de viação Paraná-Santa Catharina, de que trata o Decreto n. 19.803, de 27 de Março de 1931, podendo cessar essa occupação antes do prazo fixado, si assim julgar conveniente o Governo; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 29 de Maio de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.

José Americo de Almeida.

DECRETO N. 20.259 — De 28 de Julho de 1931

Proroga até 30 de Setembro de 1931 o prazo de occupação da rêde de viação Paraná-Santa Catharina

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1° do Decreto numero 19.398, de 11 de Novembro de 1930, e considerando que ainda não foi ultimada a tomada de contas de que trata o art. 4° do Decreto n. 19.601, de 19 de Janeiro de 1931, e nem concluidos os estudos relativos á execução dos contractos da "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" com o Governo Federal, decreta:

Artigo unico — Fica prorogado até 30 de Setembro de 1931, nas condições estabelecidas no Decreto n. 19.601, de 19 de Janeiro ultimo, o prazo de occupação da rêde de viação Paraná-Santa Catharina, de que trata o Decreto n. 20.056, de 29 de Maio do mesmo anno, podendo cessar essa occupação antes do prazo fixado, se assim julgar conveniente o Governo; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 28 de Julho de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.

José Americo de Almeida.

DECRETO N. 20.445 — De 25 de Setembro de 1931

Proroga até 31 de Dezembro de 1931 o prazo de occupação da rêde de viação Paraná-Santa Catharina

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1.° do Decreto numero 19.398, de 11 de Novembro de 1930; considerando que, embora já concluidos os estudos relativos á execução dos contractos da "Companhia Es-

trada de Ferro São Paulo-Rio Grande" com o Governo Federal, estão sendo examinadas as soluções que se apresentam; e considerando que para completa normalização dos serviços da rêde da Companhia e verificação dos resultados reaes da respectiva exploração durante exercicio completo, ainda se impõe a occupação das suas linhas; considerando tambem que ainda não foram concluidas as tomadas de contas relativas ao periodo de 1 de Janeiro a 4 de Outubro de 1930.

Decreta:

Artigo unico — Fica prorogado até 31 de Dezembro de 1931, nas condições estabelecidas no decreto n. 19.601, de 19 de Janeiro ultimo, o prazo de occupação da rêde de viação Paraná-Santa Catharina, de que trata o Decreto n. 20.259, de 28 de Julho proximo findo, podendo cessar essa occupação antes do prazo fixado, se assim julgar conveniente o Governo; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 25 de Setembro de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.

José Americo de Almeida.

Rio de Janeiro, 5 de Maio de 1931.

Exmo. Sr. Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

SP-702|412.

A "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" vem pedir a V. Ex. reconsideração do seu despacho de 13 de Abril findo e do qual foi intimada, attentas as razões que passa a expôr.

Esta Companhia pede permissão para demonstrar a V. Ex. que o despacho se firma num equivoco. Assim o seu primeiro considerando affirma que a Companhia deixou de pagar Rs. 1.912:211$900, debito relativo ao complemento das quotas de arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná "sob o pretexto de prejuizos e despezas decorrentes do movimento revolucionario de 1924, *por simples allegações desacompanhadas de quaesquer documentos*".

Em verdade, como V. Ex. verificará, se confirma o engano. A Companhia apresentou ao Ministerio da Viação todos os documentos comprobatorios das despezas e dos prejuizos acima referidos. O proprio despacho reformado por V. Ex. começa por estas palavras:

> "Tendo em vista os documentos que comprovam os prejuizos e as despezas causados á Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande", etc.

Como vir, mais de seis annos depois, o Governo, isto é, a União declarar que não lhe foi apresentado nenhum documento? A União, dizemos, porque os Governos mudam, mas a União, como parte contractante, não. Esta é sempre a mesma, através seus varias representantes.

Assim, a União, por seu representante legal, que era o Ministro da Viação de 1924, declarou, e tornou publico naquella época, que recebera documentos que "comprovavam os prejuizos e as despezas causados á Cia. São Paulo-Rio Grande".

Como, portanto, vir a União, que é a mesma parte contractante, exigir da outra parte a apresentação dos documentos alludidos seis annos depois de ter declarado em documentos official os haver recebido?

Se no Ministerio se extraviaram os referidos documentos é evidente que, ainda assim, nenhuma responsabilidade tem a Companhia que os entregou no momento opportuno ao representante legal da União.

Affirma tambem o despacho que

> "o exame da escripturação da Companhia conforme os trabalhos da Commissão designada para o fim do disposto no art. 4 do Decr. n. 19.601, de 19 de Janeiro ultimo, resolveu que, sob o titulo Governo Federal — Força Militar da Columna Sul — consta no activo 1.112:455$050, ou seja a menos 799:766$859 do que a importancia, cujo pagamento a Companhia deixou de effectuar".

E' precisamente isto, e não podia deixar de ser assim. Dos livros da Companhia só consta e só podia constar as despezas cujos documentos comprobatorios apresentou ao Governo como declara o despacho reformado. Mas esse despacho não fala sómente em "documentos que comprovam as despezas".

Fosse assim e não viriamos appellar para o espirito de justiça de V. Ex. Mas elle fala "em documentos que comprovam os *prejuizos* e as despezas". São dois factos, duas situações juridicas e duas séries de documentos differentes. A escripta da Estrada não podia lançar, entre as despezas, os prejuizos ou damnos decorrentes da Revolução, e dos quaes fosse a União a responsavel. Mas os documentos comprobatorios desses *prejuizos* apresentou-os a Estrada ao Governo, juntamente com as provas das despezas.

O representante legal da União, que era o Ministro, declarou em despacho, tornado publico, que os recebera, isto é, tanto os documentos comprobatorios da despeza como os comprovantes dos prejuizos. Não póde esse facto ser mais posto em duvida por nenhuma das partes contractantes.

Demonstrado, portanto, que a Companhia entregou ao representante legal da União, os documentos comprobatorios dos prejuizos e das despezas, examinará a Supplicante a allegação de que

> "a divida liquida e certa da Companhia não foi compensada por uma divida liquida e certa do Governo Federal".

Ora, diz claramente o art. 1.010 do Codigo Civil que "a compensação effectua-se entre dividas liquidas vencidas e de coisas fungiveis".

Mas esse é o caso da compensação obrigatoria que se effectua quer o devedor queira, quer não. Assim, poderia o Governo não reconhecer, desde logo, como comprobatorios de sua divida os documentos exhibidos. Esta seria, portanto, incerta e illiquida, e dependeria de uma decisão posterior — administrativa ou judiciaria.

Mas, uma vez que o Governo considerou comprovada pelos documentos a sua divida; uma vez que a reconheceu, por isto mesmo a tornou liquida e certa. Nem liquida e certa póde deixar de ser a divida reconhecida pelo devedor.

Ainda mais. Posteriormente ao acto do Governo, realizou-se a tomada de contas do 2° semestre de 1924. E a Commissão incumbida desta

funcção considerou bôa a conta apresentada pela Commissão, visto como contra ella não objectou, conformando-se com o despacho do Ministro.

Esta a situação entre ambas as partes contractantes, quando mais de seis annos depois, uma dellas — a União — vem intimar a outra a, dentro de 30 dias, recolher a somma avultada acima referida. Isto em meio a grande crise econômica que a todos assoberba e que muito especialmente, desde mezes, dada a anormalidade da situação em que se encontra, vem affectando a esta Companhia.

Confiada no alto espirito de Justiça de V. Ex. está certa a Companhia de que, em face das razões expostas, será attendido seu pedido de reconsideração.

Nestes termos,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 5 de Maio de 1931.

Pedro Pernambuco.

Presidente.

Rio de Janeiro, 12 de Maio de 1931.
SP-702|435.

Exmo. Sr. Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

A "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" foi intimada a recolher, dentro de 30 dias, a partir de 15 de Abril, "a importancia de 1.912:211$900, relativa ao cumprimento das quotas de arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná, apuradas na tomada de contas do segundo semestre de 1923".

E' que V. Ex. resolveu "annullar o acto desse Ministerio constante do officio 2.147, de 28 de Dezembro de 1924".

Intimada dessa resolução, a Supplicante pediu muito respeitosamente a V. Ex. reconsideração do seu acto de 13 de Abril, pelas razões que longamente ella expoz em sua petição de 5 de Maio.

O accumulo de serviço não permittiu a V. Ex. despachar até hoje a petição referida. Mas o prazo para o recolhimento finda a 15 do corrente. Assim, pede a Supplicante uma prorogação por mais trinta dias para que V. Ex. possa examinar os argumentos expendidos pela Companhia em seu favor, accrescidos das novas e poderosas razões que, em defesa do seu direito, vem agora apresentar ao alto e esclarecido espirito de V. Ex.

E' que a portaria com que se annullou o acto ministerial de 28 de Dezembro de 1924 *importa na annullação da tomada de contas do segundo semestre de 1923, já definitivamente julgada, e por isto mesmo insusceptivel de revisão.*

A clausula 41 do contracto vigente entre a Companhia e a União assim determina:

> "As tomadas de contas, para fins do presente contracto, serão feitas semestralmente pela forma estabelecida nas leis ou instrucções geraes do Governo".

E as instrucções de Tomadas de Contas, baixadas em 2 de Janeiro de 1897, por Joaquim Murtinho, e ainda em vigor prescrevem no art. 9º:

"A apuração das contas pela Junta não importa em approvação definitiva em ultima instancia, cabendo esta ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que poderá acceitar ou recusar as glosas feitas, ou mesmo fazel-a em relação a despezas, que entenda terem sido indevidamente acceitas".

Ora, a tomada de contas do segundo semestre de 1923 foi approvada pelo Ministro. Logo o foi "definitiva e em ultima instancia".

Assim, deante da clausula 41 do contracto e do art. 9º das Instrucções referidas a tomada de contas que o Governo fez á Companhia não póde ser revista porque a approvação pelo Ministro a consagrou "definitiva e em ultima instancia".

Quando, porém, V. Ex. assim não o considerasse e tivesse neste ponto de interpretar ou applicar a clausula 41, opinião opposta á da Supplicante, teria então o caso previsto na clausula 1ª, § 2º do mesmo contracto.

Eeil-a:

"As duvidas e questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia sobre a intelligencia e applicação das clausulas deste contracto, serão, na falta de accordo, definitivamente decididas por arbitros, um dos quaes nomeado pelo Governo, outro pela Companhia e um terceiro para desempatar, previamente escolhido pelos dois, ou por elles sorteados na falta de accordo entre os dois outros nomes respectivamente indicados pelas partes".

Teriamos, assim, que a Supplicante considera, que, dentro dos termos da clausula 41, prestou suas contas, que tiveram approvação "definitiva e em ultima instancia"; e que o Governo com isto não concorda e reforma o julgamento das mesmas. A duvida ou a divergencia suscitada entre o Governo e a Companhia deverá ser, portanto, decidida por arbitramento, nos termos da clausula segunda.

Felizmente a Companhia se dirige a um jurista, cujo amor ao direito e aos principios juridicos representa para a Supplicante uma garantia de Justiça.

Por fim, para que se não pense querer a Supplicante, á custa de artificios, se forrar a um pagamento, está ella prompta, caso V. Ex. ache indispensaveis, a depositar em obrigações do Thesouro a quantia que foi intimada a recolher, até que se decida, em definitivo, sobre o que a Companhia em defesa do seu direito apresenta, confiante, ao espirito recto e justo de V. Ex.

Rio de Janeiro, 12 de Maio de 1931.

Pedro Pernambuco.

Presidente.

Rio de Janeiro, 24 de Julho de 1931.
SP-701-780.

Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

Por acto de 28 de Abril de 1931 determinou V. Ex. que fossem sustados "os processos por ventura em andamento relativos a quesquer pagamentos á Cia. E. de F. São Paulo-Rio Grande inclusive a titulo de garantia de juros até final conclusão dos trabalhos" da Commissão incumbida de "proceder ao exame dos actos relativos á execução dos contractos da mesma Companhia com o Governo Federal".

Em requerimento de 15 de Abril solicitamos de V. Ex. o pagamento da garantia de juros relativa ao 2º semestre de 1930, de accôrdo com as clausulas 4 e 5 e seus paragraphos, do Contracto de Consolidação de 24 de Janeiro de 1916.

Como até a presente data não tenha tido essa petição nenhum despacho especial, e tendo decorrido cerca de tres mezes depois do acto mencionado, vimos respeitosamente pedir a V. Ex. o deferimento da petição alludida.

Nestes termos,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 24 de Julho de 1931.

Guilherme Guinle.

Presidente.

REUNIÃO NO MINISTERIO DA VIAÇÃO, NO DIA 21 DE AGOSTO DE 1931

Presentes: Os Srs. Dr. Trajano Reis e Rodrigo Muniz de Mesquita, designados pelo Sr. Ministro para em commissão examinarem os contractos da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e os relatorios já apresentados sobre esses contractos, e como representantes dessa Companhia o seu Presidente, Dr. Guilherme Guinle e seus Directores Drs. Luiz Pereira e Octavio Carneiro.

Exposto o objectivo da reunião pelos Srs. Representantes do Ministerio e verificando-se, pelas impressões trocadas, que a formula de encampação que já tinha sido assumpto de conversação entre o Sr. Ministro e o Presidente da Companhia, resolveria todas as questões contractuaes, e era egualmente considerada a mais conveniente, tanto pela Commissão como pela Directoria da Companhia, foi em torno della que girou o exame da situação a resolver por accordo.

Tendo a Commissão declarado que desejava conhecer as pretenções da Companhia sobre um accordo para essa encampação, o Presidente declarou que a Companhia tomaria para base de qualquer entendimento o capital legalmente depositado, regularmente levantado para applicação na construcção e effectivamente dispendido, isto é: £ 9.516.459.

Objectaram os Srs. Dr. Trajano Reis e Muniz Mesquita que esse capital que a Companhia allegava, não se elevava de facto a mais de £ 6.246.088, que era a somma reconhecida no contracto e que constava da documentação existente no Ministerio.

Explicou o Presidente da Companhia que esse capital era o correspondente ao capital garantido sobre as linhas effectivamente construidas para o effeito do pagamento de juros de accordo com os contractos, mas que por fórma alguma representava o custo e o valor das linhas construidas, visto como o proprio Governo, por intermedio de seus representantes autorizados, reconhecera que as construcções haviam excedido muito ao limite prefixado para effeito da garantia de juros e que, embora a Companhia tivesse dispendido de facto capital bem superior a £ 9.516.459, nada mais pleiteava do que essa quantia pelo facto do excesso sobre ella não ter sido depositado com autorização prévia do Governo, nem empregado na construcção mediante approvação expressa. Mas que, quanto ás £ 9.516.459, á vista das tomadas de contas do periodo da construcção e da documentação que o proprio Governo devia possuir, não poderia haver contestação.

Declarou a Commissão do Ministerio que era sua convicção que as £ 6.246.088 representavam o total dispendido pela Companhia, e como confirmação citava, da exposição de motivos do Ministro Tavares de Lyra, que precede o contracto de consolidação de 24 de Janeiro de 1916, a refe-

rencia á quantia de Rs.: 104.134:366$223, total dispendido pela Companhia no estabelecimento das linhas em trafego e mais trabalhos realizados, de accordo com as tomadas de contas.

E concluia que essa importancia devia ser considerada papel e não mil réis ouro ao cambio de 27, de accôrdo com os contractos da Companhia, porquanto si fosse mil réis ouro, a Companhia teria dispendido não as £ 9.516.459 que foi autorizada a depositar, mas quantia muito maior, sejam £ 11.713.652 que nem os proprios balanços da Companhia consignam. Considerava pois, para base de qualquer entendimento, o capital de £ 6.246.088. E nessas condições, tomando em consideração o capital que a Companhia empregou na construcção do Ramal de Paranapanema e da linha S. Francisco, por conta da obrigação de £ 178.875 e £ 1.663.132-10-00 a que se referem os ns. 1 e 2 da clausula 7 do contracto, entendia que o debito condicional da Companhia deveria ser deduzido do capital, donde resultariam, em numeros redondos, £ 3.100.000 para valor de encampação.

Objectou o Presidente da Companhia, que os Rs.: 104.134:366$223, referidos na exposição de motivos do Decreto 11.905, correspondiam de facto a £ 11.713.652, ao cambio de 27, importancia effectivamente dispendida pela Companhia, como verificaram as tomadas de contas da construcção, embora os depositos préviamente autorisados pelo Governo e regularmente levantados só attingissem a £ 9.516.459. Explicou ainda que esse excedente resultava de adeantamento feitos pela Brazil Railway C.°, adeantamentos que não foram regularisados pela autorisação prévia do Governo, como exigiam os contractos.

A Commissão, convencida dos resultados a que chegou, pelos estudos que fez, declarou que receberia, no entretanto, a comprovação que a Companhia conseguisse apresentar de que dispendeu de facto £ 9.516.459.

Quanto ao debito condicional, proveniente de juros correspondentes a £ 3.270.371 do n. 3 da clausula 7, declarou a Commissão que não concordava com a restituição pela applicação da clausula 51 do contracto por julgar nulla de direito essa clausula, visto ter a convicção de que jámais seria possivel applical-a, porque a receita da Estrada nem mesmo até o termo do contracto, anno, 2.000, attingiria á média de £ 800 por kilometro.

Por isso a Commissão julga que, no caso de accordo para encampação, a importancia do debito condicional deve ser reduzida do capital comprovadamente despendido.

A' vista da divergencia sobre o reconhecimento do capital despendido pela Companhia, na construcção das linhas ferreas e mais trabalhos, declarou o Presidente da Companhia que se reservava comprovar o emprego de £ 9.516.459, afim de fixar-se uma base para o accordo da encampação.

E allegando a destruição quasi total dos archivos da Companhia, no dia 24 de Outubro, declarou o Presidente que seriam necessarios alguns dias para reunir as provas e voltar á presença da Commissão, dissolvendo-se em seguida essa primeira reunião mandada convocar pelo Sr. Ministro da Viação.

Rio de Janeiro, 26 de Setembro de 1931.

Illmo. Sr. Dr. Guilherme Guinle.

M. D. Presidente da Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande.

Accusamos recebida a vossa carta de 17 do corrente, com a qual submettestes ao nosso exame o resumo do que foi tratado na reunião realisada no dia 21 do mez proximo passado, no Gabinete do Sr. Ministro da Viação, ficando scientes do vosso desejo de que se realise nova reunião dentro em breve, visto já terdes colhido os elementos que vos parecem necessarios ao objectivo desse novo encontro.

De parte a utilidade que possa offerecer a feitura do resumo apresentado, á guisa de acta, e não obstante já ter sido aqui rectificado, ha tres semanas, quando nol-o apresentastes, e de novo rectificado uma semana depois, perante o Dr. Octavio Carneiro, director dessa Companhia, julgamos de todo conveniente deixar aqui consignada, fielmente, a nossa attitude naquella reunião, de accôrdo com a restricta incumbencia que tivemos do Sr. Ministro para, conforme o desejo que anteriormente manifestastes a S. Ex. ser conhecido o ponto de vista da Companhia, dadas as condições contractuaes e a situação irregular por ella creada nos serviços da rêde.

Expostas que foram as vossas razões, secundadas pelos vossos collegas de directoria, Drs. Luiz Pereira e Octavio Carneiro, tivemos opportunidade de affirmar:

1° — que a base para o resgate das linhas de concessão é o capital de £ 6.246.088, a que se refere a clausula 5ª do contracto, e nunca o de £ 9.518.459, limite maximo fixado para a responsabilidade da União, não attingido por ter a Companhia São Paulo-Rio Grande deixado de construir os novos trechos de linha no valor de £ 3.270.371, exigidos na clausula 7ª, n. 3;

2° — que a responsabilidade e effeito da garantia de juros contra o Governo se verificava a contar da data de cada deposito autorizado e feito, que devia corresponder sempre a trechos de linhas atacadas; mas desde que a Companhia, de 1908 em deante, logrou effectuar depositos globaes e avultados, sem correspondencia directa com o avanço das obras, cêdo attingiram as autorisações de depositos o limite maximo fixado no contracto para a responsabilidade da União com o pagamento de juros, sem que o capital de £ 9.516.459 tenha sido todo applicado;

3° — que a importancia de Rs. 104.134:366$223 citada na exposição de motivos que precede o decreto n. 11.648, de 24 de Julho de 1915, é evidentemente mil réis papel, porquanto se fosse mil réis ouro chegar-se-ia á elevada somma de £ 11.715.116, muito superior ao capital maximo de £ 9.516.459, que foi autorizada a depositar, e ao que os proprios balanços da Companhia consignam;

4° — que o debito condicional da Companhia, proveniente dos juros antecipados que recebeu sobre os capitaes mencionados na referida clausula 7ª, e não applicados, elevava-se, até 31 de Dezembro de 1390, a £ 3.154.094, salvo qualquer outra deducção a fazer, ainda, como seja a dos juros vencidos a favor do Governo na "Société Générale";

5º — que a importancia desse debito condicional, reconhecido pela Companhia e consignado nas tomadas de contas, teria que ser para logo descontada do mencionado capital de £ 6.246.088, reconhecido na clausula 5ª, como effectivamente empregado nas construcções e, como tal, valor basico para o resgate;

6º — que a clausula 51ª é innocua para os fins do reembolso á União, portanto, juridicamente nulla no capitulo das "penalidades" em que está inscripta; ella só tem a utilidade de confirmar o debito da Companhia decorrente do pagamento antecipado de juros feito pelo Governo sobre o capital de £ 3.270.371;

7º — que si na época em que se fez a revisão e consolidação dos contractos da Companhia (1915-1916), por ella propria promovida, o Governo não julgou procedente reconhecer dispendio maior nas construcções até então realisadas e a concluir do que o de £ 6.246.088, e, além disso, a Companhia se comprometteu formalmente a fazer novas construcções e obras no valor de £ 3.270.371, que eram ainda necessarias para completar o limite maximo do capital de £ 9.516.459, que foi autorizada a depositar, de nenhum modo poderiam ser agora alteradas essas responsabilidades contractuaes, tendo-se em vista, sobretudo, que os actuaes agentes do poder publico têm a missão especial de exigir de todos o cumprimento integral das obrigações assumidas e a rigorosa apuração de responsabilidades contra a Fazenda Publica.

Saudações.

(a) *T. Furtado Reis.*
(a) *Rodrigo Muniz de Mesquita.*

---

25 de Setembro de 1931.

SP-707|956.

Illmos. Srs. Drs. Trajano Reis e Rodrigo Muniz de Mesquita.

Ministerio da Viação e Obras Publicas.

Embora não tenha a Cia. E. F. São Paulo-Rio Grande conseguido reunir toda a documentação que se propoz apresentar, por occasião da reunião com essa Commissão do Ministerio da Viação, a 31 de Agosto, vem desempenhar-se de parte desse compromisso.

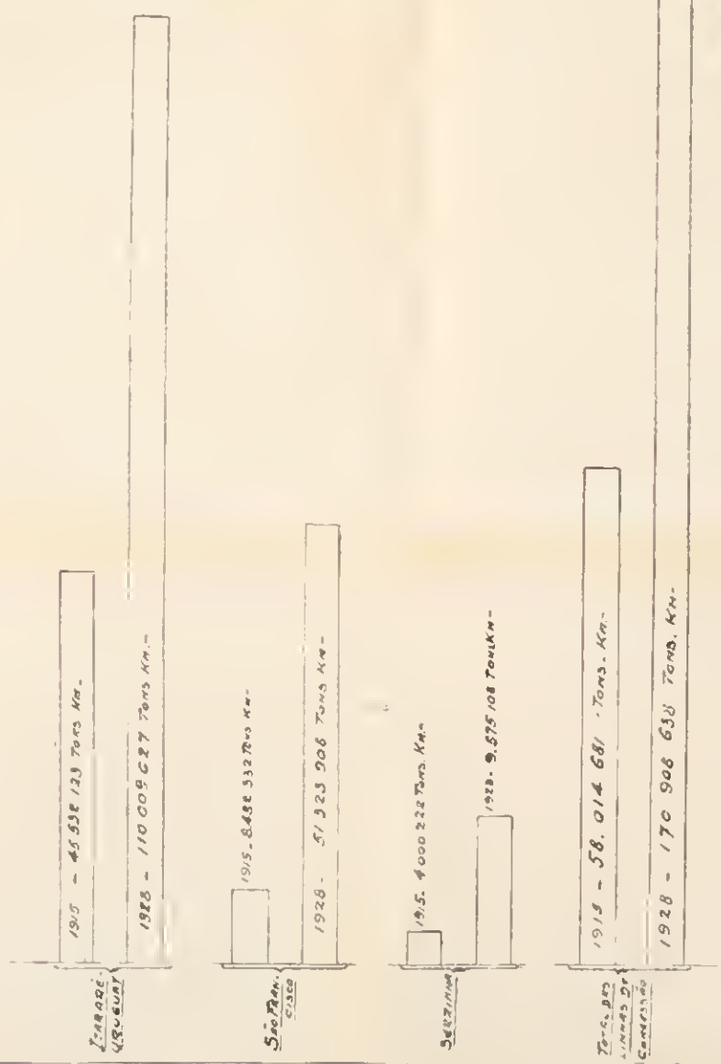
A Companhia declarou naquella reunião que esperava, de Paris, os documentos já em viagem, relativos ao deposito de capital de £ 9.516.459 e do pagamento de juros decorrente da autorização para depositar o capital na Société Générale.

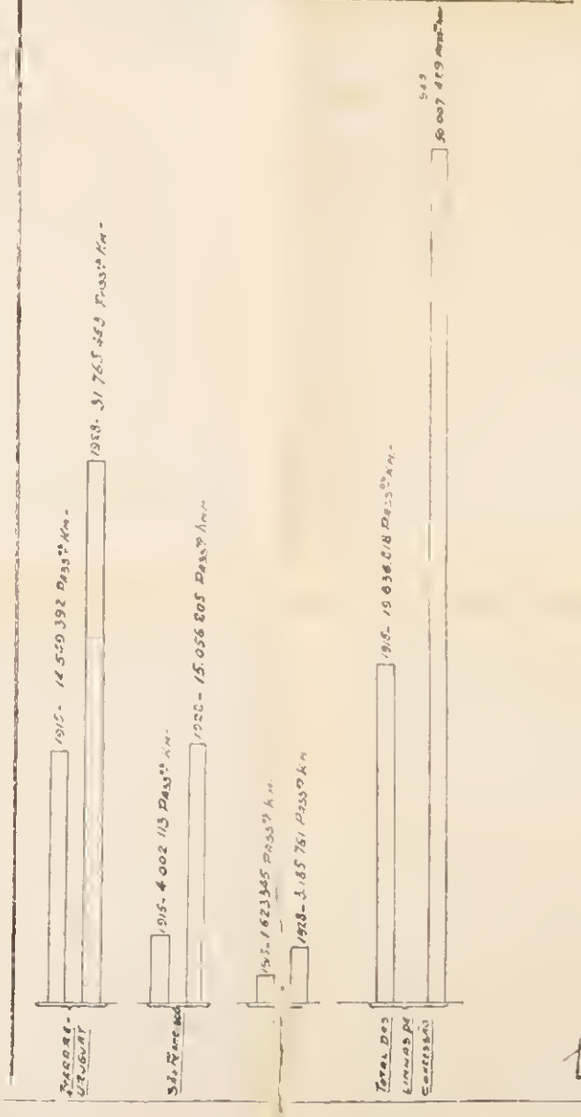
Temos a satisfação de apresentar ao exame dessa

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
SE POR PASSAGEIRO-KILOMETRO

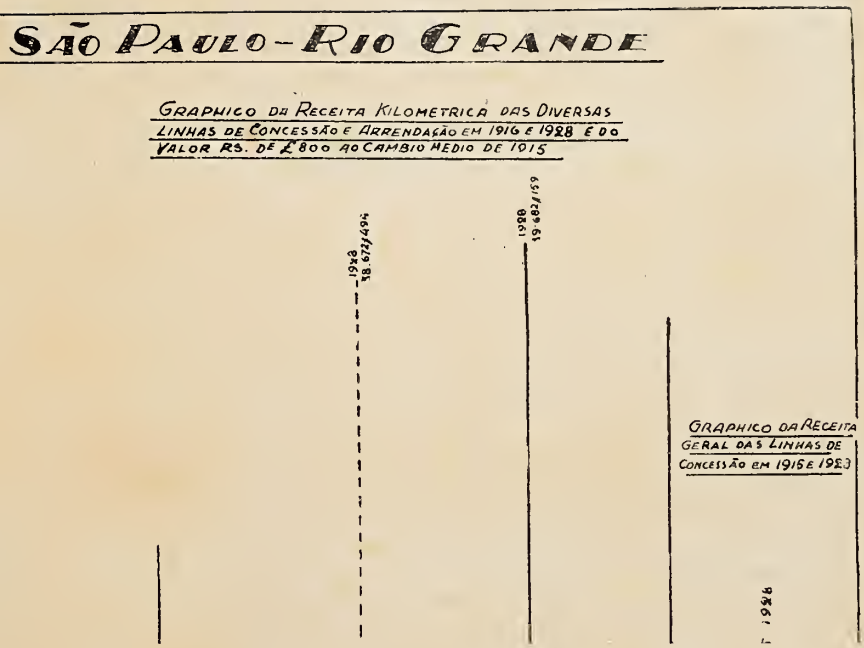
Guilherme Guinle.
Presidente.

CIA. E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE.



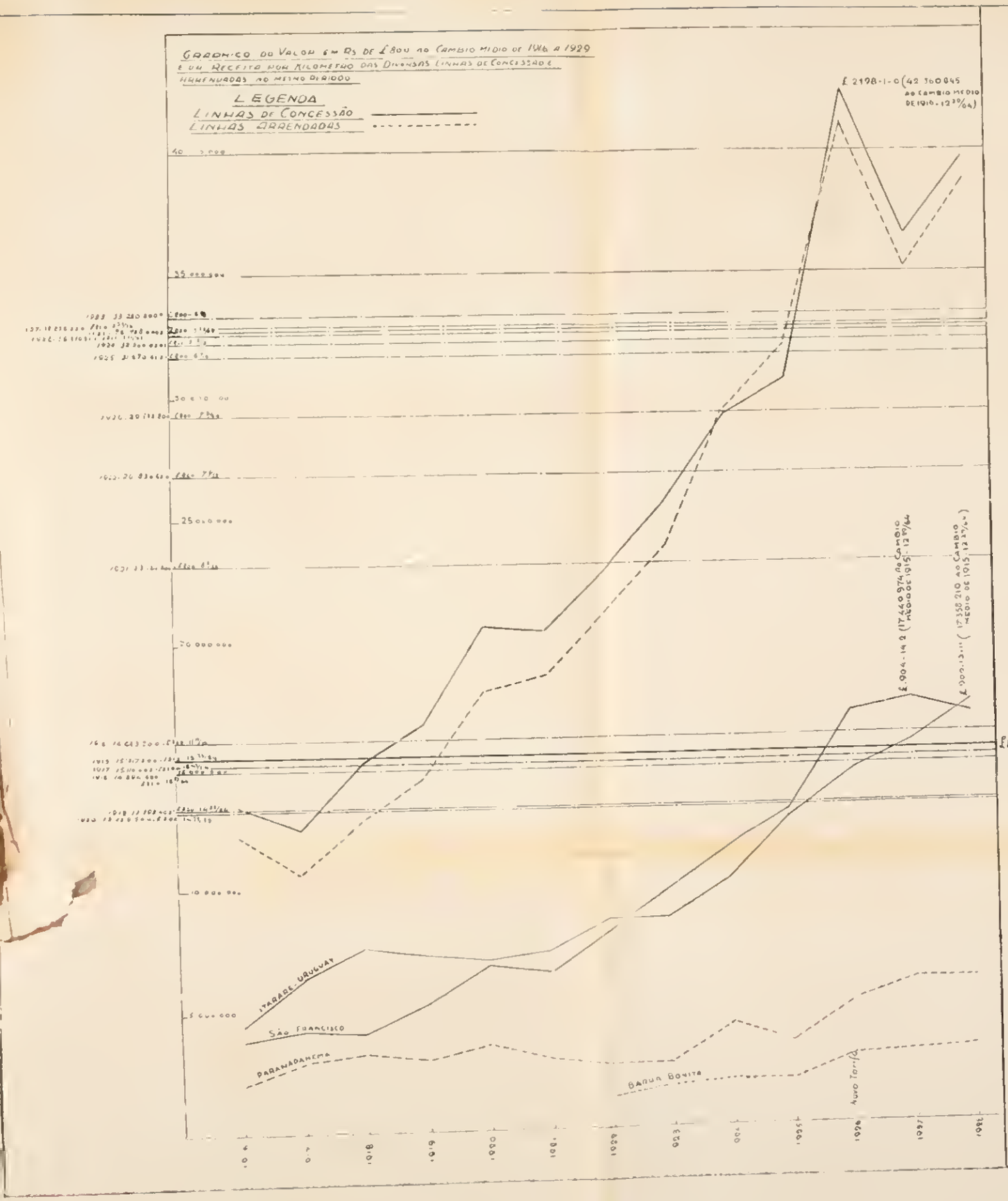


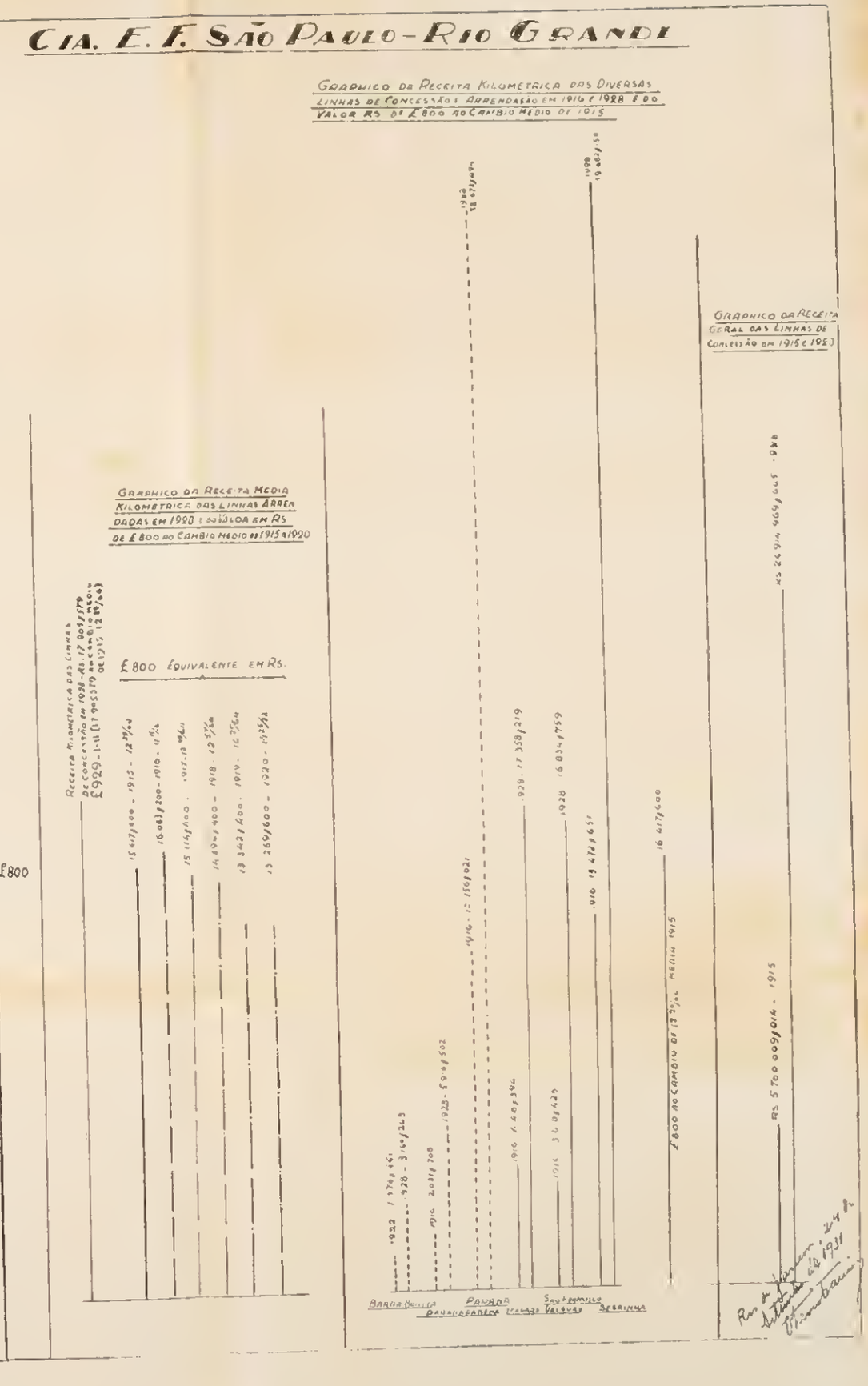
Aprovado
Rio - 24 - 11 - 1931.



Guilherme Guinle.
Presidente.

CIA. E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE





Commissão esses documentos, e julgamos desnecessario encarecer o seu valor.

Constam de: a) Resumo dos depositos na Delegacia do Thesouro em Londres, no total de £ 2.446.875, e dos depositos da Société Générale, no total de £ 7.069.584, seja o total geral de £ 9.516.459; b) Duas cartas, sendo uma da Compagnie du Port de Rio de Janeiro, de 18 de Agosto, fazendo a remessa, e outra da Société Générale de 13 de Agosto do anno corrente, relacionando os documentos e dando algumas explicações; c) Um certificado do recibo de N. M. Rothschild & Sons, de 23 de Agosto de 1895; 17 recibos ou cartas do Delegado do Thesouro em Londres, J. A. de Azevedo Castro, de 25 de Julho de 1896 a 5 de Outubro de 1910; nove recibos ou cartas do Delegado do Thesouro, J. Ignacio Costa, de 19 de Julho de 1911 a 1 de Fevereiro de 1916; d) Um recibo da Société Générale de £ 285.493-14-10 de juros pagos pelo Governo Brasileiro, relativos a 16 depositos correspondendo o total de £ 9.516.459; e e) finalmente uma conta corrente entre a Société Générale e o Governo do Brasil, de 1908 a 1916.

Juntamos tambem um quadro completo dos depositos autorisados e correspondentes retiradas de capital, no valor total de £ 9.516.459, extrahido dos nossos livros de contabilidade.

Como demonstração da exequibilidade da clausula 51ª do contracto, caso tivesse havido relativa estabilidade do cambio, como se verificou em um periodo de 5 annos, a contar da autorisação para o contracto de consolidação, juntamos um graphico bastante eloquente que nos dispensa considerações que poderiamos fazer para reforçal-o.

Esperamos em breves dias trazer ao vosso exame o complemento das informações que nos compromettemos apresentar.

Guilherme Guinle.
Presidente.

Documentação dos depositos do Capital £ 9.516.459, em Londres, e do pagamento dos juros devidos pela Société Générale ao Governo Brasileiro

11, Rue Louis le Brand, 11 — PARIS
Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande — Rio de Janeiro (Brésil).

Le 18 Aout 1931.

Recommendée.

Messieurs,

Comme suite aux demandes de Mr. de Decker, nous vous remettons, sous ce pli, les copies certifiées des reçus et des documents relatifs aux depôts constitués par la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande qui nous ont été remis par la Société Générale.

A toutes fins utiles, nous y joignons un extrait de la lettre de couverture qui nous a été remise par notre Correspondant.

Véuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

P. p. Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande,
Cie. du Port de Rio de Janeiro.

(s.) *Pierre Chene.*

Extrait.
Société Générale.
Direction Financiére.
29, Bd. Haussman — Paris.
Le 13 Aout 1931.

Réf. CN/JS.
Cie. du Ch. de Fer de São Paulo-Rio Grande.
Compagnie du Port de Rio de Janeiro.
11, Rue Louis le Grand — Paris.

Messieurs,

Suivant le désir que vous nous avez exprimé, nous avons l'honneur de vous remettre, ci-joint, les copies certifiées conformes et légalisées de différents documents relatifs aux versements effectués de 1895 á 1916 par la Société Générale, á la Délégation du Trésor Brésilien à Londres, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo-Rio Grande. Il s'agit en l'expèce de:

— 28 copies de lettres ou de reçus

et un relevé du compte ouvert de 1908 à 1916 chez notre Agence de Londres au nom du Gouvernement des Etats-Unis du Brésil.

Nous n'avons pu retrouver, dans nos archives, les reçus relatifs aux versements suivants effectués au Délégué du Trésor Brésilien:

— le 21 Décembre 1904 = £ 84.375/.
— le 21 Novembre 1905 = £ 413.125./.
— le 15 Janvier 1906 = £ 261.875./.

A toutes fins utiles, nous vous remettons une copie certifiée conforme d'un reçu qui nous a permis d'encaisser la garantie d'intérêts, en vertu de notre procuration générale. Il ressort de ce document que les trois sommes en question ont bien été versées.

. . . . . .

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Le s/s Directeur,
(s) *Jean de la Motte.*

Republique Française.

Londres le 23 Aout 1895.

Société Générale.

5 Fenchurch Street E. C.

Messieurs,

Nous avons eu l'avantage de recevoir de vous une lettre en date d'aujourd'hui conçue en ces termes.

"Nous avons l'honneur de vous remettre ci-joint en un Chèque sur M. M. Glyn Mills Currie & Cie.: Lg. 843.750.0. — d'ordre et pour compte de la Cie. du Chemin de Fer de São Paulo & Rio Grande ayant son siège à Rio de Janeiro et une délégation á Paris.

"Cette somme représente, à raison de 30 contos de réis par kilomètre au change fixe de 27 deniers sterling par mil réis le capital maximum d'ètablissement de 250 kilométres, sur lequel le Gouvernement fédéral du Brèsil garantit pendant la periode de construction un intérêt de 6 % ou même change fixe de 27 deniers sterling, conformément au décret de concession".

Nous sommes également en possession de votre cheque de lg. 843.750.0.0 (huit cent quarente trois mille sept cent cinquante livres) que nous passons au crédit du compte du Gouvernement Brésilien; et, conformément à la requête de Mr. Legru, nous venons d'aviser la réception de la somme en question à S. E. le Ministre de l'Industrie de Rio de Janeiro. Il est entendu que nous n'assumons pas la moindre responsabilité à l'égard des paiements á faire du chef de cette somme et que les retraits ne pourront se faire que sur les ordonnances du Gouvernement Brésilien.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Signé: N. M. Rothschild & Sons.
Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur Général,
(s.) *L. A. Henry.*

Delegacia do Thesouro do Brasil.
Londres, le 25 Juin 1896.
Monsieur Louis Dorizon.

Directeur de la Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France. — Paris.
Monsieur,

J'accuse réception de la lettre en date du 23 du mois courant par laquelle vous me faites connaitre avoir écrit dans la même occasion à Messieurs N. M. Rothschild and Sons afin de vouloir bien donner à mon Gouvernement la disposition des fonds dont ils restent dépositaires en vertu du versement effectué le 23 Aout par la Société Générale d'ordre et pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo et Rio Grande.

Je n'ai aucun doute comme vous me le demandez de confirmer que ce versemente est pris par mon Gouvernement aux fins du contrat passé avec lui par la dite Compagnie d'autant plus que suivant les instructions transmises par Monsieur le Ministre des Finances les reçus que j'aurais à délivrer pour les sommes qui dorénavant seront déposées entre mes mains devront être dans les mêmes termes.

En ce qui concerne le retrait des sommes déposées je me permettrai de vous faire remarquer que les ordres pour qu'il puisse être opéré devant venir par mon entremise il est tout aussi naturel d'exiger que les documents autorisant telle ou telles personnes à les recevoir me soient remis. Il est utile de fixer ce point là car quoique Messieurs N. M. Rothschild and Sons soient les agents financiers du Gouvernement Brésilien, les communications pour le maniement du fonds sont faites directemente à cette délégation. Les retraits subissant done cette règle les chéques ou traites qui s'en rapporteront doivent être passés ou acceptés par la Direction de ce Bureau.

Veuillez agréer, Monsieur l'assurance de mes sentiments distingués.

Signé: *J. A. de Azevedo Castro.*
Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur Général.
(s.) *L. A. Henry.*

Brazilian Treasury Delegation.
53, New Broad Street E. C. — London 1st. May 1901.

Received of the Société Générale by order and account of the Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo & Rio Grande the sum of sixteen thousand pounds sterling (£ 16.000) in accordance with the stipulation of the concession to the said Railway.

Signed: *José Antonio de Azevedo Castro.*
Delegate of the Brazilian Treasury in London.

Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur Général.
(s.) *L. A. Henry.*

Brazilian Treasury Delegation.
53, New Broad Street E. C. — London, 28 th. June 1901.

Received of the Société Générale by order and account of the Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo & Rio Grande the sum of Sixty eight thousand three hundred and seventy five pounds (£ 68.375) in accordance with the stipulations of the Concession to the said Railway.

Signed: *José Antonio de Azevedo Castro.*
Delegate of the Brazilian Treasury in London.

Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur Général.
(s.) *L. A. Henry.*

Brazilian Treasury Delegation.
53, New Broad Street E. C. — London, 6 th. May 1902.

Received of the Société Générale by order and account of the Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo & Rio Grande the sum of Two Hundred fifty three thousand one hundred and twenty five pounds sterling (£ 253.125) in accordance with the Contract between the Brazilian Government and the same Company.

Signed: *José Antonio de Azevedo Castro.*
Delegate of the Brazilian Treasury in London.

Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur Général.
(s.) *L. A. Henry.*

Brazilian Treasury Delegation.
53 New Broad Street E. C. — London 27 th. March 1903.

Duplicate.

Received of the Société Générale by order and account of the Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo & Rio Grande, the sum of Eighty four thousand three hundred and seventy five pounds sterling (£ 84.375) in accordance with the contract between the Brazilian Government and the same Company.

Signed: *José Antonio de Azevedo Castro.*
Delegate of the Brazilian Treasury in London.

Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur Général.
(s.) *L. A. Henry.*

Brazilian Treasury Delegation.
53 New Broad Street E. C. — London, 25 th. July. 1903.

Received of the Société Générale by order and account of the Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo & Rio Grande the sum of Eighty four thousand three hundred & seventy five pounds sterling (84.375 £)

in accordance with the contract between the Brazilian Government and the same Company.

1903 — 25 th. July.

José Antonio de Azevedo Castro.
Delegate of the Brazilian Treasury in London.
Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur Général.
(s.) *L. A. Henry.*

Brazilian Treasury Delegation.
53, New Broad Street, E. C. — London, 16 th. March, 1904.

Received of the Société Générale by order and account of the Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo & Rio Grande the sum of Eighty four thousand three hundred and seventy five pounds sterling (£ 84.375) in accordance with the contract between the Brazilian Government and the same Company.

Signed: *José Antonio de Azevedo Castro.*
Delegate of the Brazilian Treasury in London.
Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur Général.
(s.) *L. A. Henry.*

Brazilian Treasury Delegation.
53, New Broad Street E. C. — London, 15 th. September 1904.

Received of the Société Générale by order and account of the Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo & Rio Grande, the sum of Eighty Four Thousand Three Hundred and seventy fice Pounds Sterling (£ 84.375), in acordance with the Contract between the Brasilian Government and the same Company.

Signed: *José Antonio de Azevedo Castro.*
Delegate of the Brazilian Treasury in London.
Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur Général.
(s.) *L. A. Henry.*

Brazilian Treasury Delegation.
53, New Broad Street, E. C. — Londres, 21 th. September 1904.

Received the Société Générale, by order and account of the Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo & Rio Grande, the sum of Eighty Four Thousand Three Hundred and Seventy Five Pounds Sterling (£ 84.375) in accordance with the Contrat between the Brazilian Government and the same Company.

Signed: *José Antonio de Azevedo Castro.*
Delegate of the Brazilian Treasury in London.
Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur Général.
(s.) *L. A. Henry.*

Brazilian Treasury Delegation.

53, New Broad Street E. C. — Londres, 20 th. February 1905.

Reçu la Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France la somme de £ 4.419 — II — 4 (quatre mille quatre cent et dix-neuf livres, onze shillings et quatre pence) montant des intérêts à 2,32 % sur le dépôt de £ 1.069.584 de la Compagnie São Paulo Rio Grande à lá dite Société Générale.

Signé: *José Antonio de Azevedo Castro.*
Delegate of the Brazilian Treasury in London.
Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur General,
(s) *L. A. Henry.*

Brazilian Treasury Delegation.

53, New Broad Street E. C. — Londres, 20 th. Février 1905.

Received of the Société Générale by order and account of the Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo-Rio Grande the sum of eighty four thousand three hundred and seventy five pounds sterling (£ 84.375), in accordance with the Contract between the Brazilian Government and the same Company.

Signed: *José Antonio de Azevedo Castro.*
Delegate of the Brazilian Treasury in London.
Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur General,
(s) *L. A. Henry.*

1908

ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO GRANDE

Certificado para pagamento dos juros garantidos do segundo semestre de 1908:

Capital reconhecido pelo Decreto 3.691, de 25 de Junho de 1900:

$$J = \frac{£\ 850972\text{-}10\text{-}0\text{-} \times 6}{100 \times 2} = \qquad £\ 25.529\text{-}3\text{-}6$$

Deposito na Delegacia, de 1 de Maio de 1901 a 15 de Janeiro de 1906:

$$J = \frac{£\ 1603.125 \times 6}{100 \times 2} = \qquad £\ 48.093\text{-}15\text{-}0$$

Deposito na Société Générale (Avisos 36 e 47 de 4 e 8 de Fevereiro de 1908):

$$J = \frac{£\ 1069584 \times 6}{100 \times 2} = \qquad £\ 32.087\text{-}10\text{-}0$$

£ 105.710-8-6

Abate-se a somma dos juros do saldo dos depositos na Société Générale:

$$J = \frac{£\ 569653\text{-}II\text{-}4 \times 2 \times 184}{100 \times 365} = \qquad £\ 5698\text{-}16\text{-}0$$

A pagar a Companhia pela garantia no 2º semestre 1908 £ 100.011-12-6

Delegacia do Thesouro do Brasil em Londres, 18 de Março de 1909.
O Delegado,

(s.) *J. A. de Azevedo Castro.*
Certifié conforme.
Société Générale.
P. pon du Directeur General,
(s.) *Henry.*

Reçu de la Delegation du Tresor Bresilien à Londres la somme de Deux cent quatre vingt cinq mille quatre cent quatre vingt treize livres quatorze shillings diz pence (lg. 285.493.14.10) représentant les intérêts payables par le Gouvernement Bresilien pour le premier semestre mil neuf cent vingt deux sur le capital garanti à la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande eu égard aux dépôts ci-après:

1° — Lg. 843.750./. déposées par la Société Générale chez Messieurs Rothschild Sons & C.° le 25 Aaut 1895, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

2° — Lg. 337.500./. déposées par la Société Générale chez Monsieur J. A. de Azevedo Castro, Délégué du Thésor Brésilien à Londres, le 27 Mars 1903, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo-Rio Grande.

3° — Lg. 84.375./. déposées par la Société Générale chez Monsieur J. A. de Azevedo, Délégué du Trésor Brésilien à Londres, le 27 Mars 1903, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer de São Paulo-Rio Grande.

4° — Lg. 84.375./. déposées par la Société Générale chez Monsieur J. A. de Azevedo Castro, Délégue du Trésor Brésilien à Londres, le 27 Juillet 1903, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

5° — Lg. 84.375./. déposées par la Société Générale chez Monsieur J. A. de Azevedo Castro, Délégué du Trésor Brésilien à Londres, le 15 Mars 1904, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

6° — Lg. 253.125./. déposées par la Société Générale chez Monsieur J. A. de Azevedo Castro, Délégué du Trésor Brésilien à Londres, les 15, 21 Septembre et 21 Décembre 1904, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

7° — Lg. 84.375./. déposées par la Société Générale chez Monsieur J. A. de Azevedo Castro, Délégué du Trésor Brésilien à Londres, le 20 Février 1905, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

8° — Lg. 413.125./. déposées par la Société Générale chez Monsieur J. A. de Azevedo Castro, Délégué du Trésor Brésilien à Londres, le 21 Novembre 1905, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

9° — Lg. 261.875./. déposées par la Société Générale chez Monsieur J. A. de Azevedo Castro, Délégué du Trésor Brésilien à Londres, le 15 Janvier 1906, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

10° — Lg. 1.069.584./. déposées chez l'Agence de la Société Générale à Londres, le 1er. Avril 1908, au crédit du compte du Gouvernement Fédéral des Etats Unis du Brésil, pour compte de la Compagnie du Chemim de Fer São Paulo-Rio Grande.

11° — Lg. 1.000.000./. déposées chez l'Agence de la Société Générale à Londres le 30 Juin 1909, ao crédit du compte du Gouvernement Fédéral des Etats-Unis du Brésil, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

12° — Lg. 1.000.000./. déposées chez l'Agence de la Société Générale à Londres, le 5 Août 1910, au crédit du compte du Gouvernement Fédéral des Etats-Unis du Brésil, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

13° — Lg. 1.000.000./. déposées chez l'Agence de la Société Générale à Londres, le 1er Avril 1911, au crédit du compte du Gouvernement Fédéral des Etats Unis du Brésil, pour compte de la Compagnie du Chemin de fer São Paulo-Rio Grande.

14° — Lg. 1.000.000./. déposées chez l'Agence de la Société Générale à Londres, le 18 Novembre 1911, au crédit du compte du Gouvernement Fédéral des Stats Unis du Brésil; pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

15° — Lg. 1.000.000./. déposées chez l'Agence de la Société Générale à Londres, le 18 Novembre 1911 (valeur 1er Janvier 1912) au crédit du compte du Gouvernement Fédéral des Etats Unis du Brésil, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

16° — Lg. 1.000.000./. déposées chez l'Agence de la Société Générale à Londres, le 20 Juin 1913, au crédit du compte du Gouvernement Fédéral des Etats Unis du Brésil, pour compte de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

Sous réserve de la liquidation finale de ces diverses opérations.

Fait en duplicata.

Par procuration de la Compagnie du Chemin de Fer São Paulo-Rio Grande.

Signé: Le Directeur Général de lá Société Générale.

P. pon du Directeur Général.

Certifié conforme.

Delegacia do Thesouro do Brasil — 53, New Broad Street E. C.

Londres — Le 18 Mars 1909.

Mr. Charles Laudour,
Directeur de l'Agence de la Société Générale à Londres.

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 4 du mois courant á'ai l'honneur d'envoyer ci-inclus le certificat pour le paiement de £ 100.011.12-6 montant de la garantie et deduction des intérêts en faveur du Trésor dans le 2me. semestre 1908.

Je suis donc tout prêt à vous faire paiement de cette somme le 31 du mois courant contre de reçus en double expédition.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

(s.) *J. A. de Azevedo Castro.*
Certifié conforme.
Société Générale.

p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Brazilian Treasury Delegation — 53, New Broad Street E. C.
Londres, le 8 Juillet 1909.

Mr. C. Laudour,
Directeur de l'Agence de la Société Générale à Londres.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre chèque pour £ 2.740.16.9 représentant le montant des intérêts en faveur du Gouvernement des Etats Unis du Brésil pour le semestre Ier Janvier 30 Juin, et en échange je vous retourne le reçu ci-joint revêtu de ma signature.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

(s.) *J. A. de Azevedo Castro.*
Certifié conforme.
Société Générale.

p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Reçu de la Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France la somme de £ 2470.16.9 (Deux mille sept cents quarente livres sterling 16/9) montant des intérêts à 2.21 % pour le semestre Ier Janvier 30 Juin 1909 sur le compte du Gouvernement des Etats Unis du Brésil ouvert à l'Agence de Londres de la dite Société.

Londres, le 8 Juillet 1909.
(s.) *J. A. de Azevedo Castro.*
Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Société Générale
Head Office: 54 and 56, rue de Provence — Paris — London Agency.

Received of the Société Générale, etc. (London Agency) the sum of Eleven thousand two hundred and sixty eight pounds sterling five shillings six pence amount of interest (a) 2.98 % for the semestre 1st July

31st Décembre 1909 on the account of the Government of the United States of Brazil opened in this Agency.

London, 11 th. January 1910.

L/11.268.5.6.

(s.) *J. A. de Azevedo Castro.*
Certifié conforme.
Société Générale.

p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Delegacia do Thesouro do Brasil — 53, New Broad Street E. C.
Londres, le 11 Janvier 1910.

Monsieur C. Landour,
Directeur de l'Agence de la Société Générale à Londres.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la lettre de cette date acompagnée d'un chèque de £ 11.268.5.6, montant des intérêts suivant le taux moyen de la Banque d'Angleterre moins 1/2 % pendant le semestre Ier Juillet 31 Décembre 1909, sur le compte du Gouvernement des Etats-Unis du Brésil.

Ci-inclus vous trouverez signés par moi le reçu en duplicata de la dite somme, comme vous le demandez.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués,

(s.) *J. A. de Azevedo Castro.*
Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Delegacia do Thesouro do Brasil — 53, New Broad Street, E. C.
Londres, le 5 Octobre, 1910.

Monsieur C. Laudour,
Directeur de l'Agence de la Société Générale — Londres.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre en cette date acompagnée d'un chèque á mon ordre pour la somme de £ 7.478.6.2 représentant les intérêts du premier semestre 1910 sur le compte du Gouvernement des Etats Unis du Brésil.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués,

(s.) *J. A. de Azevedo Castro.*
Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Delegacia do Thesouro do Brasil — 53, New Broad Street E. C.
Londres, le 19 Juillet 1911.

Monsieur Laudour,
Directeur de l'Agence de la Société Générale — Londres.

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour-ci, acompagnée d'un chèque de £ 18.255.14.11, montant des intérêts du 1er Juillet 1910 au 30 Juin 1911, provenant du compte courant ouvert sur vos livres par le Gouvernement Brésilien.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Signé: *J. Ignacio Tosta.*
Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Brazilian Treasury Delegation — 53, New Broad Street E. C.
Londres, le 18 Janvier 1912.

Monsieur le Directeur de l'Agence de la Société Générale á Londres.

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre de ce jour-ci, acompagnée d'un chèque de £ 16.556-7-3 répresentant le montant des intérêts produits par le compte du Gouvernement du Brésil sur vos livres, arrêtés au 31 de Décembre 1911.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Signé: *J. Ignacio Tosta.*
Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Delegacia do Thesouro do Brasil — 53, New Broad Street E. C.
Londres, le 29 Juillet 1912.

Monsieur le Directeur de l'Agence de la Société Générale, à Londres.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre de ce jour-ci, acompagnée d'un chèque de £ 27.633.11.4 représentant le montant des intérêts produits par le compte du Gouvernement du Brésil sur vos livres arrêts au 30 Juin dernier

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Signé: *J. Ignacio Tosta.*
Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Brazilian Treasury Delegation — 20, Copthall Avenue E. C.
Londres, le 30 Janvier 1913.

Monsieur C. Laudour,
Directeur de l'Agence de la Société Générale — Londres.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception d'un chèque de £ 20.892.8.8, représentant le montant des intérêts produits par le compte du Gouvernement Brésilien sur vos livres, arrêté au 31 Décembre 1912.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Signé: *J. Ignacio Tosta.*
Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Delegacia do Thesouro do Brasil — 20, Copthall Avenue E. C.
Londres, le 10 Juillet 1913.

Monsieur C. Laudour,
Directeur de l'Agence de la Société Générale à Londres.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception d'un chèque de £ 12.853.13,9 représentant le montant des intérêts produits par le compte du Gouvernement Brésilien sur vos livres arrêté au 30 Juin dernier.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués,

Signé: *J. Ignacio Tosta.*
Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Delegacia do Thesouro do Brasil — 20, Copthall Avenue E. C.
Londres, le 23 Janvier 1914.

Monsieur le Directeur de l'Agence de la Société Générale à Londres — 53, Old Broad Street E. C.

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 23 du mois courant, acompagnée d'un chèque de la somme £ 21.250.7.2, montant des intérêts sur les capitaux du Gouvernement Brésilien déposés chez vous et d'accord avec le compte arrêté au 31 Décembre dernier.

En tout vous remerciant, je vous prie de vouloir bien agréer, Monsieur l'assurance de mes sentiments distingués.

Signé: *J. Ignacio Tosta.*
Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Delegacia do Thesouro do Brasil — 20, Copthall Avenue E. C.

Londres, le 25 Juillet 1914.

Mr. le Directeur de l'Agence de la Société Générale à Londres — 53, Old Broad Street, E. C.

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 mois courant, acompagnée d'un chèque de la somme de £ 7.121.1.9, montant des intérêts sur les capitaux du Gouvernement Brésilien déposés chez vous et d'accord avec le compte arrêté du 30 Juin dernier.

En tout vous remerciant je vous prie de vouloir bien agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Par le Délégué.
s: illisible.

Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Delegacia do Thesouro do Brasil — 20, Copthall Avenue E. C.

Londres, le 20 Avril 1916.

Monsieur Ch. Laudour,

Directeur de la Société Générale de Paris — Londres.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour-ci acompagnée d'un chèque de £ 43.136.6.6 montant des intérêts provenant de compte courant ouvert sur vos livres par le Gouvernement Brésilien, à ce jour-ci.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Signé: *J. Ignacio Tosta.*

Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon du Directeur Général.
(s.) *Henry.*

Le ler Février 1916.

Société Générale (de Paris) London Agency, 53, Old Broad Street, Londres E. C.

Nous vous accusons réception de votre lettre du 29 Janvier 1916 dernier, nous remettant l'extrait de notre compte courant, arrêtá au 31 Décembre 1915.

L'ayant trouvé exact, nous passons de conformité á compte nouveau le solde de £ 559.573.12.2 en notre faveur.

Agréez, Messieurs nos salutations empressées.

Recebido.
Feb. 1. 1916.
Signe: *I. Ignacio Tosta.*
Brazilian Treasury Delegate.
Certifié conforme,

Société Génénrale.
p. pon du Directeur Général,
(s.) *Henry.*

RESUMO

Depositado na Delegacia do Thesouro:

Agosto de 1895	843.750
Maio de 1901	16.000
Junho de 1901	68.375
Maio de 1902	253.125
Março de 1903	84.375
Julho de 1903	84.375
Março de 1904	84.375
Setembro de 1904	84.375
Setembro de 1904	84.375
Dezembro de 1904	84.375
Fevereiro de 1905	84.375
Novembro de 1905	413.125
Janeiro de 1906	261.875
	2.446.875

Depositado na Société Générale:

Abril de 1908	1.069.584
Junho de 1909	1.000.000
Agosto de 1910	1.000.000
Abril de 1911	1.000.000
Novembro de 1911	1.000.000
Novembro de 1911	1.000.000
Junho de 1913	1.000.000
	7.069.584
	2.446.875
Total	£ 9.516.459

OU

:
8

17
31

:
31
30
t 8
:
6

25

23
18
5
31

11
: 19
28

16

18
15

30
29
25

20
30
23

10
20

23
24

20

GOUVERNEMENT DES ÉTATS UNIS DU BRÉSIL — SON COMPTE CHEZ LA SOCIÉTE' GÉNÉRALE — AGENCE DE LONDRES

DOIT:

1908:					
Mai	8	Virt. au Cte. Chem. de Fer de S. Paulo e Rio Grande	504.350	—	—
Dec.	17	n/paiement à M. de Azevedo Castro	4.419	11	4
	31	Virt. cte. Cie. de Ch. de Fer de S. Paulo e Rio Grande	315.139	"	"
1909:					
Mars	31	n/paiement à D. de Azevedo Castro	5.698	16	—
Juin	30	retrait	500.000	—	—
Juillet	8	n/paiement à M. de Azevedo Castro	2.740	16	9
1910:					
Janv.	6	Virt. au cte de Ch. de Fer de S. Paulo-Rio Grande	175.399	—	—
		n/chéque a M. de Azevedo Castro	11.268	5	6
Mai	25	Virt. au cont. Cie de Ch. Fer de S. Paulo-Rio Grande	324.601	—	—
Juin	23	— de —	176.000	—	—
Août	18	— de —	500.000	—	—
Oct.	5	n/paiement à M. de Azevedo Castro	7.478	6	2
Déc.	31	virt. au cte. Cie. de Ch. de Fer de São Paulo-Rio Grande	250.000	—	—
1911:					
Mai	11	— de —	400.000	—	—
Juillet	19	Chéque o/Brazilian Treasury	18.255	14	11
Sept.	28	Virt. cte. avance n. 2, de Ch. Fer. São Paulo-Rio Grande	500.000	—	—
Nov.	16	— de n. 1 — — de —	300.000	—	—
1912.					
Janv.	18	n/chéque o/Délégué de Trésor du Brésil	16.556	7	3
Mars	15	virt. au cte. Ch. de Fer de S. Paulo-Rio Grande	500.000	—	—
Mai	30	— de —	300.000	—	—
Juillet	29	n/chéque o Délégué de Trésor du Brésil	27.633	11	4
Sep.	25	Virt. au cte. Ch. de Fer de S. Paulo-Rio Grande	500.000	—	—
1913:					
Janv	20	— de —	400.000	—	—
	30	n/chéque a Brazilian Treasury	20.892	8	8
Juin	23	Virt. au cte avance Cie. Ch. de Fer de São Paulo-Rio Grande	500.000	—	—
Juillet	10	n/chéque a Brazilian Treasury	12.853	13	9
Dec.	20	Virt. au cte Avance n. 1 Ch. de Fer São Paulo-Rio Grande	500.000	—	—
1914:					
Janv.	23	n/chéque à Brazilian Délégation	21.250	7	2
Juillet	24	— de —	7.121	1	9
1916:					
Avril	20	— de — (int. au 20-4-1916)	43.136	6	6
		— Virt. au Cte. Avance S. Paulo-Rio Grande	524.095	—	—
			7.268.889	7	1

AVOIR:

1908:					
Avril	15	Virt. de Siège Coal. à Paris p. p. São Paulo-Rio Grande	1.069.584	—	—
Juin	30	Intérêts à 2.329	4.419	11	4
Dec.	31	Intérêts à 2 %	5.698	16	—
1909:					
Juin	30	Virt. de Siège Cal. à Paris p. p. Ch. São Paulo-Rio Grande	1.000.000	—	—
		— Intérêts à 2.21 %	2.740	16	9
Dec.	31	— de — à 2.98 %	11.268	5	6
1910:					
Juin	30	— de — à 3.13 %	7.478	6	2
Avril	5	Virt. de Siège Cal. à Paris p. p. S. P. R. Grande	1.000.000	—	—
Dec.	31	Intérêts à 3.30 %	8.103	17	—
1911:					
Avril	3	Virt. de Siège Cal. a Paris p. p. S. P. R. Grande	1.000.000	—	—
Juin	30	Intérêts à 2.88 %	10.151	17	11
Nov.	30	Virt. de Siège Cal. a Paris p. p. S. Paulo-R. Grande	2.000.000	—	—
Dec.	31	Intérêts à 3.05 %	16.556	7	3
1912:					
Juin	30	— de — à 2.96 %	27.633	11	4
Dec.	31	— de — à 3.581 %	20.892	8	8
1913:					
Juin	21	Virt. de Siège Cal. à Paris, p. p. S. P. Rio-Grande	1.000.000	—	—
Juin	30	Intérêts à 4.29 %	12.853	13	9
Dec.	31	" à 4.24 %	21.250	7	2
1914:					
Juin	30	" à 2.74 %	7.121	1	9
Dec.	31	" à 4.21 %	11.122	17	6
1915:					
Juin	30	" à 4.50 %	11.943	8	6
Dec.	31	" suiv. echelle	12.412	6	2
1916:					
Avril	20	" à 4 1/2 %	7.657	14	4
			7.268.889	7	1

Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon. du Directeur Général,

(s) *Henry.*

Todos estes documentos foram legalisados pelo Consul Adjunto Luiz de Magalhães Tavares e trazem os seguintes carimbos:

Vu pour legalisation de la signature de M. Pascal.

Conseiller de Prefecture.

Paris le 7 Août 1931.

Pour le Ministre de l'Interieur.

pr. le Chef du Bureau du Secretat Délégué.

Certification Matérielle.
de la signature de Mr. Henry.

Par Nous Maire du 9° Arrond de Paris.

Paris, le 31 Juil 1931.

Vu pour légalisation de la signature de M. (illegivel).

Paris, le 3 Août 1931.

Pour le Prefet de la Seine.

Le Conseiller de Préfecture Délégué.

(illegivel).

Le Ministre des Affaires Etrangères.

Certifié la signature de Mr. Fery.

Paris le 10 Août 1931.

Pour le Ministre.

Pour le Chef de Bureau Délégué.

(illegivel).

Rio de Janeiro, 25 de Agosto de 1931. (1)

FILE' — 701|878.

Illmo. Sr. Dr. Inspector Federal das Estradas.

A Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande, vem respeitosamente requerer que mandeis certificar si, no periodo de construcção de suas linhas de concessão, foram fielmente respeitadas as condições contractuaes para effectuar os depositos de capital e para desses depositos retirar as importancias necessarias ás despesas de construcção.

Para maior clareza do que deseja a Companhia, passamos a transcrever as prescripções contractuaes a que nos referimos.

Decreto 3.775, de 24 de Setembro de 1900:

> "Clausula III — Os depositos só poderão ser feitos mediante pedido distincto, com justificação da necessidade de capital que se houver de depositar e cujas retiradas só serão permittidas por pedidos com antecedencia de 90 dias, depois de provada a bôa applicação das sommas anteriormente retiradas".

Essa clausula foi revigorada pelo § 3º da clausula XLIII do contracto de consolidação de 7 de Março de 1901.

Essas condições, estabelecidas para os depositos e retiradas na Delegacia do Thesouro em Londres, foram renovadas em 7 de Fevereiro de 1908, quando os depositos foram autorisados na "Société Générale", conforme a condição 4ª das instrucções ao Delegado do Thesouro em Londres, a saber:

> "4.º — As quantias em deposito serão levantadas pela Companhia para serem empregadas na construcção da linha ferrea, mediante pre-

(1) Até a data de conclusão desta publicação (20 de Novembro) não tivemos solução desse requerimento de 25 de agosto.

ANDE

S DIVERSAS LINHAS DA COMPANHIA ATE'

LO VI ente	CAPITULO VII *Telegrapho*	CAPITULO VIII *Serviço technico e administração*	*Quotas para o Governo*
$500	22:260$000	513:509$233	7:875$710
$415	153:966$605	1.326:848$126	135:336$904
$300	79:330$000	2.901:927$838	63:238$932
900	9:725$000	180:017$776	1:691$762
050	73:771$500	395:646$740	6:688$858
		3.390:911$370	76:976$872

8
3
1
0
5
-
-
7 Correspondendo a £ 11.740.851-6-1 ao cambio de 27 dinheiros por mil réis.

neiro, 25 de Agosto de 1931.

ILHERME GUINLE.

GOUVERNEMENT DES ÉTATS UNIS DU BRÉSIL — SON COMPTE CHEZ LA SOCIÉTE' GÉNÉRALE — AGENCE DE LONDRES

DOIT:

1908:					
Mai	8	Virt. au Cte. Chem. de Fer de S. Paulo e Rio Grande	504.350	—	—
Dec.	17	n/paiement à M. de Azevedo Castro	4.419	11	4
	31	Virt. cte. Cie. de Ch. de Fer de S Paulo e Rio Grande	315.139	"	"
1909:					
Mars	31	n/paiement à D. de Azevedo Castro	5.698	16	—
Juin	30	retrait	500.000	—	—
Juillet	8	n/paiement à M. de Azevedo Castro	2.740	16	9
1910:					
Janv.	6	Virt. au cte de Ch. de Fer de S. Paulo-Rio Grande	175.399	—	—
		n/chèque a M. de Azevedo Castro	11.268	5	6
Mai	25	Virt. au cont. Cie de Ch. Fer de S. Paulo-Rio Grande	324.601	—	—
Juin	23	— de —	176.000	—	—
Août	18	— de —	500.000	—	—
Oct.	5	n/paiement à M. de Azevedo Castro	7.478	6	2
Déc.	31	virt. au cte. Cie. de Ch. de Fer de São Paulo-Rio Grande	250.000	—	—
1911:					
Mai	11	— de —	400.000	—	—
Juillet	19	Chèque o/Brazilian Treasury	18.255	14	11
Sept.	28	Virt. cte. avance n. 2, de Ch. Fer. São Paulo-Rio Grande	500.000	—	—
Nov.	16	— de n. 1 — — de —	300.000	—	—
1912.					
Janv	18	n/chèque o|Délégué de Trésor du Brésil	16.556	7	3
Mars	15	virt. au cte. Ch. de Fer de S. Paulo-Rio Grande	500.000	—	—
Mai	30	— de —	300.000	—	—
Juillet	29	n/chèque o Délégué de Trésor du Brésil	27.633	11	4
Sep.	25	Virt. au cte. Ch. de Fer de S. Paulo-Rio Grande	500.000	—	—
1913:					
Janv.	20	— de —	400.000	—	—
	30	n/chèque a Brazilian Treasury	20.892	8	8
Juin	23	Virt. au cte. avance Cie. Ch. de Fer de São Paulo-Rio Grande	500.000	—	—
Juillet	10	n/chèque a Brazilian Treasury	12.853	13	9
Dec.	20	Virt. au cte. Avance n. 1 Ch. de Fer São Paulo-Rio Grande	500.000	—	—
1914:					
Janv.	23	n/chèque à Brazilian Délégation	21.250	7	2
Juillet	24	— de —	7.121	1	9
1916:					
Avril	20	— de — (int. au 20-4-1916)	43.136	6	6
		— Virt. au Cte. Avance S. Paulo-Rio Grande	524.095	—	—
			7.268.889	7	1

AVOIR:

1908:					
Avril	15	Virt. de Siège Coal. à Paris p. p. São Paulo-Rio Grande	1.069.584	—	—
Juin	30	Intérêts à 2.329	4.419	11	4
Dec.	31	Intérêts à 2 %	5.698	16	—
1909:					
Juin	30	Virt. de Siège Cal. à Paris p. p. Ch. São Paulo-Rio Grande	1.000.000	—	—
		— Intérêts à 2.21 %	2.740	16	9
Dec.	31	— de — à 2.98 %	11.268	5	6
1910:					
Juin	30	— de — à 3.13 %	7.478	6	2
Avril	5	Virt. de Siège Cal. à Paris p. p. S. P. Rio Grande	1.000.000	—	—
Dec.	31	Intérêts à 3.30 %	8.103	17	—
1911:					
Avril	3	Virt. de Siège Cal. à Paris p. p. S. P. R. Grande	1.000.000	—	—
Juin	30	Intérêts à 2.88 %	10.151	17	11
Nov.	30	Virt. de Siège Cal. a Paris p. p. S. Paulo-R. Grande	2.000.000	—	—
Dec.	31	Intérêts à 3.05 %	16.556	7	3
1912:					
Juin	30	— de — à 2.96 %	27.633	11	4
Dec.	31	— de — à 3.581 %	20.892	8	8
1913:					
Juin	21	Virt. de Siège Cal. à Paris, p. p. S. P. Rio-Grande	1.000.000	—	—
Juin	30	Intérêts à 4.29 %	12.853	13	9
Dec.	31	" à 4.24 %	21.250	7	2
1914:					
Juin	30	" à 2.74 %	7.121	1	9
Dec.	31	" à 4.21 %	11.122	17	6
1915:					
Juin	30	" à 4.50 %	11.943	8	6
Dec.	31	" suiv. echelle	12.412	6	2
1916:					
Avril	20	" à 4 1/2 %	7.657	14	4
			7.268.889	7	1

Certifié conforme.
Société Générale.
p. pon. du Directeur Général.

(s) *Henry.*

via autorisação deste Ministerio (Viação e Obras Publicas), dada por intermedio dessa Delegacia".

Nestes termos,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 25 de Agosto de 1931.

Guilherme Guinle,
Presidente.

Illmo. Sr. Dr. Inspector Federal das Estradas. (1).

SP — 701|877.

A Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande vem respeitosamente requerer que mandeis certificar si o quadro annexo, em duplicata, corresponde ás importancias empregadas na construcção das diversas linhas de sua concessão, até Junho de 1913, no total de Rs. 104.364:427$247 ouro, especie a que se converteram os montantes das despesas realizadas, de accordo com a clausula IV do decreto 462, de 7 de Junho de 1890, do Governo Provisorio, e com a clausula LVI do contracto de consolidação de 7 de Março de 1901, declarada esta em vigor pela clausula XIII do contracto de revisão de 31 de Março de 1910.

Nestes termos,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 31 de Agosto de 1931.

Guilherme Guinle,
Presidente.

Rio de Janeiro, 21 de Outubro de 1931.

SP-701|1056.

Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

A Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio

---

(1) — Até a data da conclusão desta publicação (20 de Novembro) não tivemos solução desse requerimento de 25 de Agosto.

Grande vem, na defesa do seu direito, apresentar as considerações que passa a expôr e nas quaes se funda para pedir a V. Ex. a reconsideração do seu despacho, cuja integra se transcreve do "Diario Official", de 14 do corrente:

> "Não tendo ainda a requerente exhibido os documentos que diz ter em seu poder, apesar de já se achar concluido o estudo feito pela Commissão nomeada para exame de seus contractos, aguarde-se a solução definitiva do caso".

Esse despacho refere-se ao requerimento de 15 de Abril, pedindo pagamento de garantia de juros relativa ao 2º semestre de 1930, de accordo com as clausulas 4 e 5 do Contracto de Consolidação de 24 de Janeiro de 1916.

Releve V. Ex. insistir sobre esse assumpto, pela razão de que a garantia de juros constitue a unica receita de que dispõe a Companhia para fazer face aos compromissos imperiosos e inadiaveis dos juros das obrigações que pesam sobre seus bens, assim como despesas de administração, de representação, de impostos, etc.

Estando a rêde ferroviaria, de propriedade ou de arrendamento da Companhia, occupada pelo Governo Federal, o qual arrecada a renda total, a recusa de V. Ex. ao pagamento dessa garantia de juros, que já entrou pelo terceiro semestre, colloca a Companhia em grave situação.

V. Ex. determinou que se aguardasse a solução definitiva do estudo feito pela Commissão nomeada para examinar os contractos da Companhia.

Releve V. Ex. dizer que não procede essa razão, pois admittida a hypothese de que o Governo, quando apparelhado para a solução definitiva do caso, considerasse mal pagos os juros reclamados, teria como garantia os bens da Companhia para responder sobejamente por esse pagamento.

Quanto á allegação de que a Companhia ainda não exhibiu os documentos que prometteu á Commissão,

para final decisão de V. Ex., pedimos permissão para ponderar que a falta delles não póde constituir impecilho para o pagamento da garantia de juros, como expuzemos acima.

A Companhia sempre declarou que os documentos de defesa dependiam, quanto á demonstração dos depositos de capital e respectivos juros pagos ao Governo, da remessa pedida aos seus escriptorios de Paris; e quanto a outros, do proprio Governo, pela razão de que os seus archivos do Rio haviam sido destruidos a 24 de Outubro do anno passado e os de Curityba foram tomados á Companhia e incorporados á occupação da Estrada.

Os documentos que vieram de Paris encontram-se desde 25 de Setembro em mãos dos membros da Commissão nomeada por V. Ex., e os que dependiam de certificados do Governo foram assumpto de dois requerimentos de 25 de Agosto á Inspectoria Federal de Estradas, onde foi dada a informação de que a resposta dependia de autorisação de V. Ex., e não consta terem tido solução até esta data. (1).

A Companhia desempenhou-se assim do que estava a seu alcance, e está na dependencia do que requereu ao Governo.

Mas esses documentos, promettidos á Commissão, dizem respeito e interessam tão sómente ao entendimento em que se encontram o Governo e a Companhia para a encampação da Estrada, isto é, de um acto voluntario, de uma faculdade que o Governo executará ou não, conforme quizer.

O pagamento da garantia de juros, constante do requerimento indeferido, não tem o mesmo caracter facultativo, como V. Ex. reconhecerá no seu alto espirito de justiça: é uma obrigação estipulada no contracto, que o Governo não se negará cumprir dentro dos termos precisos do pacto e da lei.

Por todos esses motivos, a Supplicante, tão certa

(1) Esses requerimentos de 2|3, 25 de Agosto, não tiveram solução até a data de conclusão desta publicação, 20 de Novembro.

do seu direito quanto do alto espirito de V. Ex., espera da sua justiça a reconsideração do seu despacho.

Rio de Janeiro, 21 de Outubro de 1931.

Guilherme Guinle,

Presidente.

COMMUNICADO DO GABINETE DO MINISTERIO DA VIAÇÃO

"Correio da Manhã", de 21-10-1931

Recebemos do gabinete do Ministro da Viação o seguinte communicado:

"Em topico hoje publicado allude o "Correio da Manhã" á situação da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, para estranhar que haja esmorecido a acção deste Ministerio deante das irregularidades apontadas de longa data e que foram objecto de exame por parte da commissão especial nomeada pelo governo em Janeiro do corrente anno.

Não assiste razão para a estranheza da local do "Correio", porquanto desde essa data que se mantém a acção vigilante e reparadora do governo, que já tem em mãos os resultados de todos os exames e estudos feitos e neste momento só aguarda as justificações e documentos que em sua defesa a Companhia declarou estar colligindo para apresentar.

Muitos são os actos expedidos até agora fazendo cessar as irregularidades e anomalias apuradas, a começar pela immediata suspensão do pagamento da garantia de juros e a occupação da rêde ferroviaria Paraná-Santa Catharina pelo Governo que, por esse meio, aliás facultado pelo contracto, a está administrando e vae corrigindo praticas viciosas e promovendo as necessarias medidas de economia e ordem nos transportes.

A occupação daquella rêde ainda agora foi prorogada, por decreto de 25 de Setembro ultimo, até o fim do corrente anno.

Isto prova necessariamente que a orientação por parte deste Ministerio não soffreu, nem soffrerá, modificação alguma, quaesquer que sejam os interesses oppostos á ordem administrativa e ao patrimonio publico.

A complexidade das questões exigiu estudos minuciosos e exhaustivos, difficultados pela desorganisação dos archivos e de escripturação nas repartições federaes, tendo sido necessario examinar a questão desde a concessão, inicial, que data de 14 de Novembro de 1889.

A' medida que foram sendo apuradas as irregularidades, expediu este Ministerio successivos actos fundamentados, desde Abril até agora, acautelando os interesses da Fazenda Nacional, sendo por isso declarada a caducidade da concessão do ramal do Paranapanema já incorporado definitivamente á Estrada de Ferro do Paraná, de propriedade da União; a das concessões das linhas não construidas pela Companhia e dos contractos de construcção dos ramaes do Paranapanema e de Barra Bonita-Rio do Peixe; foram mandados regularizar os emprestimos de trilhos usados, de propriedade da União, para a construcção de uma linha que a Companhia contractara com o governo do Estado, não obstante constituir obrigação assumida em contracto com o Governo Federal; a apuração das irregularidades na construcção do ramal de Canoinhas, autorizada sem fundamento legal; determinou-se verificar as irregularidades na cessão e aproveitamento de trilhos usados, para que os responsaveis indemnizem a Fazenda Nacional; annullada a inscripção na conta de custeio da importancia despendida com a construcção da ponte do Rio do Peixe, no total de réis 556:736$000, por não se tratar de obra da estrada; providenciado o recolhimento ao Thesouro Nacional do saldo de 35:197$800, em poder da Com-

panhia, e proveniente dos adeantamentos que recebeu para pagamento de fornecimentos requisitados pelo Ministerio da Guerra em 1924, mandou-se computar nas tomadas de contas, a partir de 1923, as differenças do aluguel de um trapiche em Paranaguá, que não foram recolhidas propositadamente pela Companhia e foram revogados todos os actos que regulavam a acquisição de material rodante pelos interessados nos transportes ferroviarios. Finalmente foi nomeada uma commissão constituida por representantes dos Ministerios da Viação e do Trabalho e dos governos dos Estados do Paraná e de Santa Catharina, para examinar a cessão gratuita de terras devolutas de que tratam os contractos da Companhia.

Todos esses actos estão plenamente fundamentados, sem que para isso tenha sido necessario ao governo usar de recursos discricionarios.

As elevações de tarifas por meio de taxas addicionaes, a que parece querer alludir o topico do "Correio da Manhã", foram objecto de detido exame, bem como a applicação dos productos dessa sobre-taxa.

Tomadas que foram providencias que se impunham desde logo para eliminar os excessos tolerados em proveito da Companhia e apuradas minuciosamente as suas graves responsabilidades e cuja directoria teve dellas conhecimento, aguarda agora este Ministerio tão sómente a justificação que a mesma Companhia ficou de apresentar para resolver em definitivo o problema oriundo do desvirtuamento dos contractos na sua applicação.

Apresentados os documentos e justificações da Companhia, será a questão, que já foi estudada exhaustivamente, submettida á Commissão Juridica, nomeada para esse fim.

A acção deste Ministerio, neste ou em qualquer outro caso, não padece de desfallecimentos nem póde subordinar-se senão ás exigencias do cumprimento reconhecido e elevado dos seus deveres, mesmo quando se lhe antolham difficuldades inesperadas ou tenha de desattender a intervenção de caracter amistoso e diplomatico, como neste caso".

DECRETO N. 19.917 — De 24 de Abril de 1931

Declara a caducidade da concessão á "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" do ramal do Paranapanema (de Jaguariahyva a Ourinhos) e o incorpora, definitivamente, á Estrada de Ferro do Paraná

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da attribuição que lhe confere o art. 1° do Decreto numero 19.398, de 11 de Novembro de 1930; tendo em vista o relatorio apresentado com o officio n. 27, de 11 de Abril do corrente anno, pela commissão incumbida de proceder ao exame dos actos relativos á execução dos contractos da "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" com o Governo Federal; e

Considerando que pelo contracto celebrado "ex-vi" do Decreto numero 11.905, de 19 de Janeiro de 1916, a "Companhia Estrada de Ferro-São Paulo-Rio Grande" se obrigou a concluir, no prazo de um anno, o primeiro trecho do ramal do Paranapanema, de Jaguariahyva a São José,

ficando esse trecho sujeito ao regimen da garantia de juros, logo que fosse entregue ao transito publico (clausula 8, § 1°);

Considerando, entretanto, que a referida Companhia, embora tivesse construido e entregue ao trafego provisorio, desde 1915, esse trecho de Jaguariahyva a São José, ainda não o concluiu na conformidade das especificações approvadas pelo Governo, faltando ainda dotal-o de parte do material de tracção e rodante;

Considerando que o Decreto n. 13.312, de 4 de Dezembro de 1918, fixou o dia 7 de Junho de 1919 para inicio da contagem dos prazos fixados no mencionado contracto, de fórma que o dito prazo de um anno para conclusão do trecho de Jaguariahyva a São José expirou a 7 de Junho de 1920; e

Considerando que, assim, a concessão desse trecho caducou, independentemente de interpellação judicial, por não se achar o mesmo concluido no fim do prazo correspondente (clausula 50, alinea *a*, do citado contracto);

Considerando que, não obstante estar a "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" obrigada a construir, independentemente de qualquer accrescimo de responsabilidade da União, o prolongamento do ramal do Paranapanema, de São José a Ourinhos, o Governo contractou com a mesma Companhia, nos termos do Decreto n. 12.491, de 31 de Maio de 1917, a construcção desse prolongamento com recursos fornecidos pelo proprio Governo;

Considerando, porém, que ficou estipulado no mesmo contracto (clausula IV) que aquella companhia reembolsaria o Governo de todas as importancias pagas para a construcção desse prolongamento, até á terminação do prazo para inicio das obras a que se refere o n. 3 da clausula 7 do contracto de 24 de Janeiro de 1916, entre as quaes as de prolongamento, — prazo esse que expirou a 7 de Junho de 1923 (Decreto n. 16.029, de 30 de Abril de 1923);

Considerando, entretanto, que a "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" não reembolsou o Governo, até aquella data, de importancia alguma despendida com a construcção do prolongamento do ramal do Paranapanema, de São José a Ourinhos; e

Considerando que, na conformidade da clausula V do mesmo contracto (Decreto n. 12.491, de 31 de Maio de 1917), ficou tambem estipulado que

> "si a Companhia deixar, por qualquer motivo, de reembolsar o Governo, no prazo estipulado, da importancia adeantada, nos termos da clausula precedente, caducará, "ipso facto", e assim será declarado por acto do Governo, independentemente de qualquer formalidade judicial e sem que a Companhia tenha direito a indemnização alguma, a concessão em vigor, de todo o ramal do Paranapanema (Jaguariahyva a Ourinhos), o qual ficará pertencendo ao Governo, com todo o seu material fixo e rodante e desde logo incorporado á Estrada de Ferro do Paraná, para todos os effeitos do contracto de arrendamento de 24 de Janeiro de 1926";

Considerando, tambem, que a clausula XVII do termo de revisão autorizado pelo Decreto n. 16.259, de 12 de Dezembro de 1923, estipulou

que, nos termos da citada clausula V do dito contracto de construcção de 1917,

> "fica todo o ramal do Paranapanema (Jaguariahyva a Ourinhos) com todo o seu material fixo e rodante incorporado á Estrada de Ferro do Paraná",

para todos os effeitos do contracto de arrendamento desta;

Considerando, todavia, que na clausula XIX do mesmo termo de revisão foi concedida á "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" a faculdade de fazer cessar essa incorporação, voltando o ramal do Paranapanema ao regimen do contracto de 24 de Janeiro de 1916, desde que seja concluido o reembolso ao Governo das importancias por este despendidas na construcção do mesmo ramal e indemnizado o Governo de todas as despezas consequentes da incorporação;

Considerando, porém, que a clausula V do mesmo termo de revisão estabeleceu uma nova taxa addicional sobre as passagens e fretes, destinada ao pagamento das despezas com a conclusão dos trabalhos de construcção do ramal do Paranapanema até Ourinhos, e, successivamente, a reembolsar a União das importancias por esta gastas naquella construcção até á data desse termo de revisão;

Considerando, assim, que o Governo seria reembolsado com o proprio producto daquella taxa addicional, das despezas feitas com a construcção do ramal do Paranapanema, de fórma que, concluido esse reembolso, a Companhia tinha a faculdade de fazer cessar a incorporação desse ramal, sem despender importancia alguma;

Considerando, porém, que essa faculdade de reembolso pela Companhia havia ficado extincta em 7 de Junho de 1923, quando a expiração do prazo a que se refere o n. 3 da clausula 7 do contracto de 24 de Janeiro de 1916, operou a incorporação do ramal do Paranapanema á Estrada de Ferro do Paraná (clausula V do citado contracto de 1917), e, por conseguinte, ao patrimonio da União;

Considerando que a alienação dos bens immoveis do Estado só poderá ser feita mediante autorização em lei de orçamento ou em lei especial (art. 768, do Codigo de Contabilidade, approvado pela lei n. 4.632, de 6 de Janeiro de 1923, art. 162);

Considerando, assim, que não era licito ao Poder Executivo restabelecer, na revisão de contracto, feita nos termos do Decreto n. 16.259, de 12 de Dezembro de 1923, aquella faculdade de desincorporação de um ramal que já pertencia á União desde 7 de Junho daquelle anno, — salvo autorização legislativa expressa, o que não houve, visto como a referida revisão se fundou no n. XLVII do art. 97 da lei n. 4.632, de 6 de Janeiro de 1923, que não autorizou o Executivo a assim dispôr desse bem patrimonial da União;

Considerando, portanto, que é nulla de pleno direito, a clausula XIX do termo de revisão autorizado pelo Decreto n. 16.259, de 12 de Dezembro de 1923, que visava alienar do patrimonio da União uma linha ferrea que já se achava a elle incorporada, por força do proprio contracto anterior, e com cuja construcção a União despendera, até então, a importancia de 8.418:491$171, tendo sido despendidos, até 31 de Dezembro de 1930, mais 13.877:593$632, por conta do producto da taxa addicional de 10 °|° sobre as tarifas, e nada tendo despendido a "Companhia Estrada de Ferro

São Paulo-Rio Grande", á qual couberam, entretanto, os lucros da empreitada da construcção;

Considerando que da applicação dessa clausula nulla, combinada com a clausula V do mesmo termo de revisão, resultaria a possibilidade da entrega do ramal do Paranapanema á "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande", sem que esta sequer reembolsasse a União das despezas feitas com a sua construcção, de vez que esse reembolso seria feito com o producto da arrecadação da citada taxa addicional;

Considerando que a condição resolutiva expressa, contida na clausula V do referido contracto autorizado pelo Decreto n. 12.491, de 13 de Maio de 1917, operou de pleno direito (paragrapho unico do art. 119 do Codigo Civil), independentemente de acto do Governo declarando haver a concessão caducado, — declaração essa que só vale como tal e não como decretação, nada mais significando que a simples menção de um facto preexistente, já consummado, cuja determinante não está na vontade do Poder Publico e sim na da outra parte contractante que, pela sua omissão, infringente das obrigações contractuaes, deu causa e effeito á condição resolutiva expressa; mas,

Considerando que essa declaração é opportuna e conveniente para orientação das autoridades e funccionarios que teem de fiscalisar e applicar os contractos de concessão, de forma a evitar interpretações capciosas e imprimir unidade á acção que se desenvolve através dos varios orgãos da administração publica:

Resolve declarar a caducidade da concessão á "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" do ramal do Paranapanema (de Jaguariahyva a Ourinhos), de accordo com a condição resolutiva contida na clausula V do contracto celebrado "ex-vi" do Decreto n. 12.491, de 31 de Maio de 1917, a qual operou de pleno direito em 7 de Junho de 1923, pelo inadiplemento da obrigação estipulada na clausula IV do mesmo contracto, ficando esse ramal incorporado, definitivamente, á Estrada de Ferro Paraná, na conformidade da mencionada clausula V.

Rio de Janeiro, 24 de Abril de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.

José Americo de Almeida.

DECRETO N. 19.918 — De 24 de Abril de 1931

Declara a caducidade das concessões á "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande", para a construcção da linha ferrea de Porto União á Foz do Iguassú do ramal das Sete Quédas e do ramal de Guarapuava, e sua ligação com a Estrada de Ferro do Paraná

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da attribuição que lhe confere o art. 1° do Decreto numero 19.398, de 11 de Novembro de 1930; tendo em vista o relatorio apresentado com o officio n. 27, de 11 de Abril do corrente anno, pela com-

missão incumbida de proceder ao exame dos actos relativos á execução dos contractos da "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande", com o Governo Federal; e de accôrdo com o estipulado na clausula 50 do contracto de consolidação celebrado "ex-vi" do decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916; bem como:

Considerando que a "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" se obrigou a construir as seguintes linhas e ramaes;

a) de Porto União á Foz do Iguassú e ramal das Sete Quedas;

b) ramal de Guarapuava e sua ligação com a Estrada de Ferro do Paraná;

cujos trabalhos de construcção deveria iniciar dentro do prazo de tres (3) annos (alinea *a* e *b*, § 2°, da clausula 8 do citado contracto);

Considerando que a ultima prorogação desse prazo expirou em 7 de Junho de 1923, (Decreto n. 16.029, de 30 de Abril de 1923), sem que houvessem sido iniciados os trabalhos de construcção, tendo assim caducado, independentemente de interpellação judicial, as concessões dessas linhas e ramaes, na conformidade da alinea *b* da clausula 30 do referido contracto; e

Considerando que, — embora essa condição resolutiva expressa haja operado de pleno direito (Cod. Civil, art. 119, paragrapho unico), independentemente de acto do Governo, declarando terem caducado as concessões — essa declaração é opportuna e conveniente para orientação das autoridades e funccionarios que têm de fiscalizar e applicar os contractos de concessão, de fórma a evitar interpretações capciosas e imprimir unidade á acção que se desenvolve através dos varios orgãos da administração publica;

Resolve declarar a caducidade das concessões á "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" para a construcção da linha ferrea de Porto União á Foz do Iguassú, do ramal das Sete Quédas e do ramal de Guarapuava e sua ligação com a Estrada de Ferro do Paraná, de accôrdo com a condição resolutiva contida na clausula 50, alinea *b*, do contracto, de 24 de Janeiro de 1916, autorizado pelo Decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916, a qual operou de pleno direito, em 7 de Junho de 1923, pelo inadiplemento da obrigação estipulada no § 2°, da clausula 8ª do mesmo contracto.

Rio de Janeiro, 24 de Abril de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.
José Americo de Almeida.

O ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Considerando que, em consequencia do despacho communicado á Inspectoria Federal das Estradas pelo officio n. 2.147, de 28 de Novembro de 1924, foi declarado extincto o debito da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, relativo ao complemento das quotas de arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná, conforme se apurou na to-

mada de contas do 2° semestre do anno de 1923, na importancia de 1.912:211$909, cujo pagamento a Companhia deixou de effectuar sob pretexto de prejuizos e despesas decorrentes do movimento revolucionario de Julho de 1924, por simples allegação desacompanhadas de qualquer documento;

Considerando que o acto assim praticado, sem prévia autorização legislativa nem approvação por lei posterior, não é sufficiente para exonerar a Companhia do pagamento daquella divida, a pretexto de se haver realizado uma compensação de debitos, o que é expressamente prohibido pelo Codigo de Contabilidade e não deve, em nenhuma hypothese, ser tolerada, visto contrariar o principio fundamental de que nenhuma despesa publica póde ser liquidada sem verba propria;

Considerando que ainda mais grave se torna a irregularidade da compensação pretendida, porquanto a divida liquida e certa da Companhia não foi compensada por uma divida igualmente liquida e certa do Governo Federal, pois, não existe, sequer, a demonstração de que os allegados prejuizos e despesas importavam em valor egual ao da divida da Companhia, e, ao contrario, o exame de sua escripturação, conforme os trabalhos da Commissão designada para o fim do disposto no art. 4° do Decreto numero 19.601, de 19 de Janeiro ultimo, revelou que sob o titulo "Governo Federal — Força Militar da Columna Sul" — consta no activo o lançamento da quantia de 1.112:455$050, ou sejam menos 799:766$859 do que a importancia cujo pagamento a Companhia deixou de effectuar;

Considerando finalmente que annullando a decisão constante do citado officio, outra coisa não faz este Ministerio senão restabelecer o exacto cumprimento do contracto e das leis vigentes de fórma que, regularmente, se habilitem o Thesouro Nacional e a Companhia, aquelle a receber a importancia de que é credor, escripturando-a segundo o titulo proprio da Lei da Receita e a Companhia a submetter ao processo legal, com a respectiva comprovação, a divida de que ainda se julgue credora pelo emprego de suas estradas no serviço do Governo, de accôrdo com as suas allegações, resolve annullar o acto deste Ministerio constante do citado officio numero 2.147, de 28 de Novembro de 1924, dirigido á Inspectoria Federal das Estradas e determinar que pela mesma Inspectoria seja expedida a guia para o recolhimento no prazo de trinta (30) dias, contados da publicação desta portaria, pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, da importancia de mil novecentos e doze contos duzentos e onze mil novecentos e nove réis (1.912:211$909), relativa ao complemento das quotas do arrendamento da Estrada de Ferro Paraná, apuradas na tomada de contas do 2° semestre de 1923.

Rio de Janeiro, 13 de Abril de 1931. — *José Americo*.

EXPEDIENTE DO SR. MINISTRO

Terceira secção

Dia 28 *de Abril de* 1931

Sr. Inspector Federal das Estradas:

N. 13 — Recommendo-vos providenciar, com urgencia, afim de se rem colligidos e enviados a este Ministerio os elementos elucidativos da situação contractual da concessão da linha de São Francisco a Porto Alegre, dada á Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (clausu-

la 8 do contrato autorizado pelo Decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916), e transferida á Companhia Brasileira Carbonifera de Araranguá "ex-vi" do Decreto n. 12.933, de 20 de Março de 1918.

N. 14 — Tendo em vista as conclusões a que chegou a commissão incumbida de proceder ao exame dos actos relativos á execução dos contractos da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande com o Governo Federal, declaro-vos, para os devidos fins, que devem ser sustados os processos, porventura em andamento, relativos a qualquer pagamento áquella Companhia, inclusive a titulo de garantia de juros, até final conclusão dos trabalhos da mencionada commissão e ulterior resolução do Governo.

Sr. Interventor Federal no Estado do Paraná :

N. 19 — Em aviso reservado, sem numero, de 17 de Julho de 1928, o ex-Ministro da Viação e Obras Publicas autorizou a Inspectoria Federal das Estradas a ceder, por emprestimo, ao Governo desse Estado, duzentos kilometros de trilhos usados, de propriedade da União, para serem applicados na construcção da linha de Guarapuava, contractada pelo Estado com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que a transferiu a uma outra empreza que representa os seus proprios interesses.

E em aviso tambem reservado, sob numero 351|C, de 4 de Agosto do mesmo anno, aquelle ex-Ministro ampliou esse emprestimo, autorizando a cessão de 200 kilometros de linha, em vez de 200 kilometros de trilhos.

De accordo com essa autorização, o chefe do 6° Districto daquella Inspectoria Federal e o Secretario das Obras Publicas desse Estado assignaram um termo, em 28 de Setembro de 1928, no qual se obrigou o Estado a devolver os trilhos emprestados logo que recebesse os que pretendia adquirir, tendo sido entregues á empreza cessionaria da dita estrada de ferro de Guarapuava, em differentes épocas, 103k,057 de trilhos de 22 kgs. e 21.910 chapas de juncção.

Nestas condições, e tendo o governo do Estado rescindido o contracto de construcção daquella linha, segundo informa, em officio n. 27, de 11 de Abril corrente, a commissão incumbida por este Ministerio de proceder ao exame dos actos relativos á execução dos contractos da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande com o Governo Federal, — solicita a V. Ex. informar-me das providencias adoptadas pelo governo do Estado com relação áquella linha ferrea, inclusive no tocante aos trilhos de propriedade da União, cedidos por emprestimo, e da situação em que se encontram os trabalhos de construcção, de fórma que este Ministerio fique habilitado a estudar e propôr a V. Ex. as bases para um entendimento que acautele os interesses da União e do Estado.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de elevada estima e distincta consideração.

Terceira secção

EXPEDIENTE DO SR. MINISTRO

Dia 14 *de Maio de* 1931

Sr. Inspector Federal das Estradas:

N. 16 — Sendo de parecer a commissão incumbida do exame da regularidade dos actos relativos á execução dos contractos da Companhia

Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, á vista do que observou "in loco", que é exaggerada a despesa kilometrica de 307:643$260 — excluido o valor dos trilhos e accessorios — reconhecida na construcção do ramal de Canoinhas, com a extensão de 45m,570, recommendo-vos providenciar, com urgencia, para que seja feita nova medição dos serviços executados naquelle ramal, afim de ser deduzida a importancia porventura reconhecida em excesso e proveniente de preços unitarios elevados, bem como de obras realizadas que não interessam directamente á via permanente do dito ramal.

Essas providencias devem ser adoptadas desde logo, sem embargo de ulterior deliberação do Governo sobre a situação decorrente da construcção daquelle ramal, pois os trabalhos de construcção foram iniciados mediante simples despacho telegraphico de um official de gabinete do então ministro, em 28 de Agosto de 1928, datando de 20 de Dezembro de 1929 o primeiro requerimento da Companhia a respeito do ramal, e de 14 de Fevereiro de 1930 o acto de approvação dos projectos e orçamentos, quando o mesmo já se achava em vias de conclusão.

Sr. Interventor Federal no Estado do Paraná :

N. 22 — No proposito de que fiquem acautelados os interesses da União e desse Estado com respeito á cessão gratuita de terrenos devolutos de que tratam os contractos da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (clausula 15 do decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916), de vez que occorrem duvidas quanto ao alcance e poder das clausulas inherentes á questão, que parece ser opportuno resolver com o necessario estudo prévio de uma commissão de representantes da União e dos Estados interessados, consulto a V. Ex. quanto á conveniencia de tomar parte nessa commissão um representante desse Estado, devendo os trabalhos a ella commettidos se extender a observações e pesquisas locaes.

Desde que V. Ex. se digne de concordar com esta providencia, peço que seja feita, desde logo, a designação do representante desse Estado.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de elevada estima e distincta consideração.

Sr. Interventor Federal no Estado de Santa Catharina :

N. 23 — No proposito de que fiquem acautelados os interesses da União e desse Estado com respeito á cessão gratuita de terrenos devolutos de que tratam os contractos da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (clausula 15 do decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916), de vez que occorrem duvidas quanto ao alcance e poder das clausulas inherentes á questão que parece ser opportuno resolver com o necessario estudo prévio de uma commissão dos interessados, consulto a V. Ex. quanto á conveniencia de tomar parte nessa commissão um representante desse Estado, devendo os trabalhos a ella commettidos se extender a observações e pesquisas locaes.

Desde que V. Ex. se digne de concordar com esta providencia, peço que seja feita, desde logo, a designação do representante desse Estado.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de elevada estima e distincta consideração.

DECRETO N. 20.028 — De 22 de Maio de 1931

Declara a caducidade do contracto de construcção da linha ferrea de Barra Bonita e do Rio do Peixe, celebrado com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da attribuição que lhe confere o art. 1º do Decreto numero 19.398, de 11 de Novembro de 1930 ; tendo em vista o relatorio apresentado com o officio n. 27, de 11 de Abril do corrente anno, pela commissão incumbida de proceder ao exame dos actos relativos á execução dos contractos da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande com o Governo Federal, bem como :

Considerando que o Governo Federal contractou com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, nos termos do Decreto numero 12.479, de 23 de Maio de 1917, a construcção de uma linha ferrea que, partindo do ponto mais conveniente do ramal de Paranapanema, fosse terminar nas jazidas de carvão do valle do rio do Peixe, passando pelas da Barra Bonita, no Estado do Paraná; e

Considerando que, na conformidade desse contracto, a construcção dessa linha ferrea, custeada pelo Governo, deveria estar terminada no prazo maximo de doze mezes, a contar do inicio; mas,

Considerando que o Decreto n. 13.915, de 11 de Dezembro de 1919, prorogando por termo indeterminado esse prazo, estabeleceu que "a extensão da linha a construir annualmente dependeria do credito votado para tal fim", ficando deste modo alterado essencialmente o contracto, cuja execução ficou inteiramente ao arbitrio do Governo, com o que se conformou a Companhia.

Considerando que desde Maio de 1927 foram suspensas as obras e a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande se desinteressou da construcção dessa linha ferrea, tanto assim que supprimiu o escriptorio que mantinha no local dos serviços e obteve autorização para empregar em outras linhas ferreas, a titulo de emprestimo, quasi todo o "stock" de trilhos e accessorios adquiridos pelo Governo para a construcção da linha de Barra Bonita e Rio do Peixe até seu ponto terminal;

Considerando, tambem, que em Julho de 1926 a Companhia pediu a restituição do reforço da caução, constituido por 5 % descontados das medições effectuadas para pagamento das obras de construcção da referida linha, retenção feita de accôrdo com a clausula 13 do contracto autorizado pelo Decreto n. 12.479, de 23 de Maio de 1917;

Considerando que, não obstante o contracto só permittir a restituição desse reforço de caução, quando, recebidos definitivamente os trechos construidos, foi autorizada em 1926 a restituição á Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande da importancia de 307:000$000 (tresentos e sete contos de réis), representada por apolices da divida publica e obrigações ferroviarias, o que evidencia o proposito da mesma Companhia de não executar fielmente o contracto de construcção;

Considerando, ainda, que em 1925 a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande pretendeu fazer com que o Governo passasse a se entender, no tocante á execução do contracto de construcção da linha de Barra Bonita-Rio do Peixe, com a Companhia Brasileira Industrial e

Constructora, declarando então que esta havia transferido "integralmente" o contracto (officio de 2 de Fevereiro de 1925, do Presidente da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, ao inspector federal das Estradas);

Considerando, entretanto, que de accôrdo com a clausula 16 do mesmo contracto a sua transferencia só poderia ser feita mediante expresso consentimento do Governo;

Considerando, assim, que a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande infringiu o contracto da construcção da linha de Barra Bonita e Rio do Peixe, de vez que ella o transferiu de facto a outrem, á revelia do Governo;

Resolve declarar a caducidade do contracto de construcção da linha ferrea de Barra Bonita e do Rio do Peixe, celebrado com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, nos termos do Decreto n. 12.479, de 23 de Maio de 1917, ficando essa linha incorporada, definitivamente e para todos os effeitos, ao ramal de Parapanema.

Rio de Janeiro, 22 de Maio de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.
José Americo de Almeida.

DECRETO N. 20.029 — De 22 de Maio de 1931

Declara a caducidade do contracto de construcção do prolongamento do ramal de Paranapanema, celebrado com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da attribuição que lhe confere o art. 1° do Decreto numero 19.398, de 11 de Novembro de 1930; tendo em vista o relatorio apresentado com o officio n. 27, de 11 de Abril do corrente anno, pela Commissão incumbida de proceder ao exame dos actos relativos á execução dos contractos da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande com o Governo Federal; e

Considerando que, não obstante a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande obrigada a construir, independentemente de qualquer accrescimo de responsabilidade da União, o prolongamento do ramal do Paranapanema, de São José a Ourinhos (clausula 8ª alinea *c*, do contracto celebrado "ex-vi" do Decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916), o Governo contractou com a mesma Companhia, nos termos do Decreto n. 12.491, de 31 de Maio de 1917, a construcção immediata daquelle ramal com recursos fornecidos pelo proprio Governo; e

Considerando que nesse contracto de construcção a referida Companhia se obrigou a concluir e entregar ao transito publico, no prazo de um anno, a contar do inicio da construcção, o trecho de linha entre S. José e Colonia Mineira, "devendo a restante linha ser construida e entregue ao transito publico á razão de 20 kilometros, no minimo, por anno, até completa conclusão do ramal" (clausula II do citado contracto de construcção);

Considerando que a partir de Maio de 1924 os trabalhos de constru-

cção do referido prolongamento passaram a ser custeados com o producto da taxa addicional de 10 % sobre os fretes, na conformidade da clausula V do termo de revisão de 12 de Maio do mesmo anno, autorizado pelo Decreto n. 16.259, de 12 de Dezembro de 1923, ficando estipulado na clausula XVI do mesmo termo de revisão que "os trabalhos de construcção do ramal de Paranapanema não poderiam ser interrompidos e proseguiriam sempre de modo a concluir-se annualmente um trecho nunca inferior a 20 kilometros, sujeita a Companhia á multa de 200$000 por dia de excesso do prazo de 365 dias, a partir da data em que deveria ficar concluido cada trecho correspondente áquella extensão minima";

Considerando, porém, que o Decreto n. 17.138, de 16 de Dezembro de 1925, foi prorogado por oito mezes, a requerimento da Companhia, o primeiro prazo de 365 dias fixado na citada clausula XVI do termo de revisão, para ser entregue ao trafego o primeiro trecho do ramal do Paranapanema, além da estação de "Affonso Camargo", tendo sido o mesmo prazo novamente prorogado por mais seis mezes, pelo Decreto n. 17.345, de 9 de Junho de 1926, e finalmente por mais 60 dias, pelo Decreto numero 17.525, de 9 de Novembro de 1926;

Considerando ainda que em 1928 o Governo baixou o Decreto numero 18.367, de 24 de Agosto de 1928, relevando a multa em que incorrera a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, por não ter inaugurado, dentro do prazo estabelecido, o trecho que se obrigara a construir, e prorogando até 30 de Julho de 1929 o prazo fixado na citada clausula XVI do termo de revisão de 1924, para a inauguração do trecho já em construcção até a estação de Jacarézinho, — prazo que foi tambem novamente prorogado, por mais 10 mezes, a contar de 31 de Julho de 1929, pelo Decreto n. 18.953, de 28 de Outubro do mesmo anno, e finalmente por mais quatro mezes, a contar de 1 de Junho de 1930, pelo Decreto n. 19.270, de 27 do mesmo mez e anno, para a conclusão do ramal até Ourinhos;

Considerando, portanto, que esse prazo expirou em 30 de Setembro de 1930, tendo sido assim excedidos os prazos para a conclusão das obras previstas no contracto de construcção do prolongamento do ramal do Paranapanema até Ourinhos, celebrado "ex-vi" do Decreto n. 12.491, de 31 de Maio de 1917; e

Considerando assim que, de accôrdo com o disposto nesse contracto, combinado com a clausula 19, n. 3, do contracto celebrado "ex-vi" do Decreto n. 12.479, de 23 do mesmo mez e anno, caducou, de pleno direito, aquelle contracto de construcção do prolongamento do ramal do Paranapanema, e que, na conformidade da citada clausula, cabe ao Governo declarar, independentemente de interpellação judicial, sem que a contractante tenha direito a indemnização alguma;

Resolve declarar a caducidade do contracto de construcção do prolongamento do ramal do Parapanema, celebrado com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, nos termos do Decreto n. 12.491, de 31 de Maio de 1917, e modificado pelo termo de revisão autorizado pelo Decreto n. 16.259, de 12 de Dezembro de 1923.

Rio de Janeiro, 22 de Maio de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.
José Americo de Almeida.

PONTE DO HERVAL

O Sr. Ministro da Viação, tendo em vista o relatorio da commissão de exame da regularidade dos actos relativos á execução dos contractos da Cia. E. de F. São Paulo-Rio Grande, resolveu annullar os avisos que autorisaram em 1928 e 1929 a inclusão em conta de custeio das despesas na importancia de 556:736$000 com a construcção da ponte sobre o Rio do Peixe, que, embora facilite o accesso á estação de Herval, é obra de caracter local que não interessa á via permanente nem constitue tão pouco objecto dos contractos da Companhia. Essa providencia vem exonerar o Governo de onus não autorizados e que de nenhum modo lhe compete.

(Transcripto do "Jornal do Commercio" de 15-5-1931).

(Aviso n. 64 de 15-5-1931 á Inspectoria Federal de Estradas).

Rio de Janeiro, 2 de Outubro de 1931.
SP-709|991.

Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

A "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande" tendo tomado conhecimento da resolução de V. Ex. de nomear uma Commissão para exame da concessão de terras que lhe foi feita por Decreto do Governo Imperial, confirmado por outro do Governo Provisorio da Republica, vem respeitosamente solicitar a V. Ex. autorização para se fazer representar junto a essa Commissão afim de prestar os esclarecimentos que se tornarem necessarios á defesa dos seus interesses.

Nestes termos,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 2 de Outubro de 1931.

Guilherme Guinle,
Presidente.

Officio de 26 de Novembro de 1931, da Companhia á Commissão do Ministerio da Viação encarregada de estudar os contractos da Companhia, solicitando solução dos requerimentos que a 25 de Agosto a Companhia dirigiu á Inspectoria Federal de Estradas, pedindo certidão dos processos de "Depositos e Retiradas de Capital" e da importancia despendida na construcção das linhas de sua concessão

---

Rio de Janeiro, 26 de Novembro de 1931.
SP—701-707/1178.

Illmos. Srs. Drs. Trajano F. Reis e Rodrigo Muniz de Mesquita.

Ministerio da Viação.

Informados pela Inspectoria Federal de Estradas de que esta não podia nos dar directamente o resultado de dois requerimentos que apresentamos a 25 de Agosto, e que foram pela Inspectoria enviados ao Ministerio da Viação, um a 8 de Outubro, sob n. 1.237, e outro a 18 do corrente, sob n. 1.435, vimos solicitar que nos seja dado conhecimento das informações provocadas por aquelles dois requerimentos.

Como temos declarado, estamos privados de quasi todos os elementos de defesa e comprovação que possuimos em nossos archivos, pelo facto de terem sido destruidos a 24 de Outubro do anno passado, e por isso tivemos que appellar para o proprio Ministerio da Viação para que nos fossem fornecidos alguns elementos que julgamos indispensaveis á defesa da Companhia, e que só o Ministerio possue.

Já tendo fornecido os documentos a que nos haviamos compromettido, e que respondem aos itens 2, 4 e 6

do vosso officio de 26 de Setembro, documentos constantes dos recibos das diversas parcellas de depositos, sommando o capital de £ 9.516.459; dos comprovantes de juros pagos pela Société Générale ao Governo; conta corrente entre a Société Générale e o Governo Brasileiro; quadro completo dos depositos e retiradas de capital; e, finalmente, graphicos demonstrando a exequibilidade da clausula de restituição do debito condicional da Companhia, pelo desenvolvimento do trafego da rêde ferroviaria, faltavam os que deviam responder aos itens 1, 3, 5 e 7, do officio referido.

Para esse effeito fizemos á Inspectoria de Estradas os requerimentos que já se encontram informados nesse Ministerio, e colleccionamos na publicação de que vos fazemos entrega todos os esclarecimentos que em original apresentamos ao Sr. Ministro a 21 de Outubro, completados por varios annexos. Verificadas as informações dos requerimentos á Inspectoria, julgamos ter satisfeito ás questões que foram ventiladas nas reuniões dessa commissão em que tomámos parte.

Guilherme Guinle,
Presidente.

Officio pedindo solução do requerimento da Companhia, de 25 de Agosto de 1930, á Inspectoria Federal de Estradas, sobre o processo de depositos e retiradas de capital para a construcção das linhas de concessão

---

Rio de Janeiro, 8 de Janeiro de 1932.
SP-701/36.

Illmo. Sr. Inspector Federal das Estradas.

A "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande", em 25 de Agosto, requereu a essa Inspectoria certidão do que constasse sobre os depositos e retiradas de capital autorizados pelo Governo para construcção de suas linhas.

Em 27 de Novembro o Exmo. Sr. Ministro da Viação, por Aviso numero 302, autorisou nos seguintes termos a Inspectoria das Estradas a passar a certidão requerida:

> "N. 302, á I. F. das Estradas, communicando que no processo relativo ao requerimento encaminhado com o officio n. 1.237/S, de 8 de Outubro ultimo, em que a Cia. E. F. S. P. R. Grande pede uma certidão, o Sr. Ministro proferiu o seguinte despacho:
> Autoriso de accordo com as informações".

Tomando conhecimento desse despacho a Companhia solicitou a essa Inspectoria a certidão, e finalmente a 15 de Dezembro foi-lhe reclamado o sello na importancia de Rs. 43$000, o que foi immediatamente satisfeito.

Não logrou, porém, a Companhia obter a certidão.

Pelos jornaes de 1º do corrente foi noticiado que o Sr. Ministro havia pela segunda vez autorizado a Inspectoria a fornecer a certidão requerida.

Não tendo sido expedida até a presente data, vem a Companhia solicitar solução ao seu requerimento de 25 de Agosto, de accordo com os despachos do Sr. Ministro da Viação.

Nestes termos,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 8 de Janeiro de 1932.

Guilherme Guinle,
Presidente.

MINISTERIO DA VIAÇÃO
Directoria Geral de Expediente
3ª Secção
Expediente do Sr. Director Geral
Dia 27-11-31

A' Inspectoria Federal das Estradas:

"N. 302, á mesma, communicando que no processo relativo ao reque-
"rimento em que a Companhia E. F. São Paulo Rio Grande pede uma

"certidão, o Sr. ministro proferiu o seguinte despacho: "Autorizo de ac-"côrdo com as informações".

(Diario Official de 28-11-31, pag. 19.007).

MINISTERIO DA VIAÇÃO

Directoria Geral de Expediente

Expediente do Sr. Director Geral

Dia 15-1-1932

N. 174, ao inspector federal das Estradas, communicando que o Sr. Ministro, concordou em que se forneça á Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande certidão nos termos da nova cópia da minuta apresentada por essa Inspectoria directamente ao gabinete.

(Diario Official, de 18-1-1932, pagina n. 1.064).

Certificado da Inspectoria Federal de Estradas, de 26 de Janeiro de 1932, sobre os processos de depositos e retiradas de capital para construcção das linhas de concessão

---

INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Em cumprimento ao despacho do Sr. Inspector Federal das Estradas no requerimento que lhe dirigiu a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, em data de 25 (vinte e cinco) de Agosto ultimo, e tendo em consideração a autorização do Excellentissimo Senhor Ministro da Viação e Obras Publicas, communicada a esta Inspectoria por officio numero 302 (tresentos e dois) de 27 (vinte e sete) de Novembro findo, certifico que do archivo desta Repartição, consta o seguinte: Por Aviso numero quarenta e sete (47) de 8 (oito) de Fevereiro de 1908 (mil novecentos e oito) foi a Companhia autorizada a depositar na Société Générale pour Favoriser le Development du Commerce et de l'Industrie en France, a importancia de £ 937.595 (novecentos e trinta e sete mil quinhentos e noventa e cinco libras) de uma só vez ou em prestações não menores de um quinto do seu total. Em requerimento encaminhado ao Ministerio por officio 371 (tresentos e setenta e um) de 18 (dezoito) de Maio de 1909 (mil novecentos e nove) solicitou a Companhia autorização para depositar £ 2.000.000 (dois milhões de libras) tendo sido a Inspectoria de parecer que se autorizasse o deposito de £ 1.000.000 (um milhão de libras). Em outro requerimento encaminhado ao Ministerio pelo officio 357 (tresentos e cincoenta e sete), de 5 (cinco) de Abril de 1910 (mil novecentos e dez) pediu a Companhia autorização para depositar

mais £ 2.000.000 (dois milhões de libras) o que foi favoravelmente informado pela Inspectoria. Por officio 1404 (mil quatrocentos e quatro), de 29 (vinte e nove) de Novembro de 1910 (mil novecentos e dez) dirigido ao Ministerio, informou a Inspectoria favoravelmente novo requerimento da Companhia para realizar o deposito de £ 2.000.000 (dois milhões de libras). Por officio 613 (seiscentos e trese), de 22 (vinte e dois de Maio de 1911 (mil novecentos e onze) encaminhando ao Ministerio requerimento da Companhia para depositar £ 2.000.000 (dois milhões de libras) informava a Inspectoria favoravelmente a £ 1.000.000 (um milhão de libras). Por officio 1.649 (mil seiscentos e quarenta e nove) de 11 (onze) de Outubro de 1911 (mil novecentos e onze) foi encaminhado ao Ministerio novo requerimento da Companhia para depositar £ 2.000.000 (dois milhões de libras) informando a Inspectoria que só no anno seguinte conviria autorizar o deposito solicitado. Por officio 1782 (mil setecentos e oitenta e dois) de 3 (tres) de Novembro de 1911 (mil novecentos e onze) encaminhando ao Ministerio requerimento da Companhia, informava a Inspectoria favoravelmente ao deposito de £ 1.000.000 (um milhão de libras) visto se conformar a requerente com que tal deposito só começasse a vencer juros em 1912 (mil novecentos e doze). Por officio n. 18 (dezoito) de 6 (seis) de Janeiro de 1913 (mil novecentos e trese), encaminhando ao Ministerio requerimento da Companhia para depositar £ 2.000.000 (dois milhões de libras), a Inspectoria informava favoravelmente quanto ao deposito de £ 1.000.000 (um milhão de libras). Nenhum outro pedido de deposito posterior a esse foi encontrado. De referencia ás retiradas encontra-se o seguinte: Por officio 228 (duzentos e vinte e oito) de 1 (um) de Maio de 1908 (mil novecentos e oito) foi encaminhado ao Ministerio, com parecer favoravel quanto ao levantamento de £ 504.350 (quinhentos e quatro mil tresentos e cincoenta libras) requerimento da Companhia pedindo para levantar £ 569.584 (quinhentos e sessenta e nove mil quinhentas e oitenta e quatro libras). Por officio 938 (novecentos e trinta e oito), de 14 (quatorze) de Dezembro de 1908 (mil novecentos e oito), foi encaminhado ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria, requerimento da Companhia para retirar £ 500.095 (quinhentas mil e noventa e cinco libras). Por officio 452 (quatrocentos e cincoenta e dois) de 14 (quatorze) de Junho de 1909 (mil novecentos e nove), foi encaminhado, ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria, requerimento da Companhia para a retirada de £ 500.000 (quinhentas mil libras). Por officio 1054 (mil e cincoenta e quatro), de 16 (dezeseis) de Setembro de 1909 (mil novecentos e nove), foi encaminhado ao Ministerio requerimento da Companhia solicitando a retirada de £ 234.861 (duzentas e trinta e quatro mil oitenta e quatro), de 2 (dois) de Maio de 1911 (mil novecentos e onze), e quatro) de Julho de 1910 (mil novecentos e dez) foi encaminhado ao Ministerio com parecer favoravel da Inspectoria quanto a £ 500.000 (quinhentas mil libras), requerimento da Companhia para retirar £ 1.000.000 (um milhão de libras). Por officio 1400 (mil e quatrocentos) de 28 (vinte e oito) de Novembro de 1910 (mil novecentos e dez) foi encaminhado ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria quanto a £ 250.000 (duzentas e cincoenta mil libras), requerimento da Companhia para retirar £ 500.000 (quinhentas mil libras). Por officio 484 (quatrocentos e oitenta e quatro), de 2 (dois) de Maio de 1911 (mil novecentos e onze),

foi encaminhado ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria quanto a £ 400.000 (quatrocentas mil libras), requerimento da Companhia para retirar £ 600.000 (seiscentas mil libras). Por officio 1.425 (mil quatrocentos e vinte e cinco), de 15 (quinze) de Setembro de 1911 (mil novecentos e onze), foi encaminhado ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria, requerimento da Companhia para retirar £ 500.000 (quinhentas mil libras). Por officio 1746 (mil setecentos e quarenta e seis), de 26 (vinte e seis) de Outubro de 1911 (mil novecentos e onze), foi encaminhado, ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria quanto a £ 200.000 (duzentas mil libras), requerimento para a retirada de £ 400.000 (quatrocentas mil libras). Por officio 361 (trezentos e sessenta e um), de 27 (vinte e sete) de Fevereiro de 1912 (mil novecentos e doze), foi encaminhado, ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria, requerimento da Companhia para retirar £ 500.000 (quinhentas mil libras). Por officio 917 (novecentos e dezesete) de 6 (seis) de Maio de 1912 (mil novecentos e doze) foi encaminhado ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria, requerimento da Companhia para retirar £ 300.000 (trezentas mil libras). Por officio 1810 (mil oitocentos e dez), de 13 (treze) de Setembro de 1912 (mil novecentos e doze), foi encaminhado, ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria, requerimento da Companhia para retirar £ 500.000 (quinhentas mil libras). Por officio 2297 (dois mil duzentos e noventa e sete), de 27 (vinte e sete) de Dezembro de 1912 (mil novecentos e doze), foi encaminhado, ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria, requerimento da Companhia para retirar £ 400.000 (quatrocentas mil libras). Por officio 1.354 (mil trezentos e cincoenta e quatro), de 21 (vinte e um) de Novembro de 1913 (mil novecentos e treze) foi encaminhado, ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria, requerimento da Companhia para retirar £ 500.000 (quinhentas mil libras). Por officio 209|Z (duzentos e nove) de 29 (vinte e nove) de Fevereiro de 1916 (mil novecentos e dezeseis), foi encaminhado, ao Ministerio, com parecer favoravel da Inspectoria, requerimento da Companhia para retirar o saldo de £ 524.095 (quinhentas e vinte e quatro mil noventa e cinco libras) ainda existente em deposito. Quanto aos periodos anteriores a 1908 (mil novecentos e oito), não existem no archivo desta Inspectoria elementos que permittam certificar que os depositos e retiradas realizados hajam obedecido aos dispositivos contractuaes que regiam a materia, visto que a Inspectoria data apenas de 1908 (mil novecentos e oito). E como nada mais conste, nem foi requerido, eu, Durval da Silva Penna, segundo escripturario da Inspectoria Federal das Estradas, lavrei a presente certidão que depois de lida e julgada conforme vae assignada pelo senhor, digo, vae visada pelo senhor Chefe do Gabinete e assignada por mim que a escrevi. (Sobre tres estampilhas federaes no valor total de 41$000): Rio de Janeiro, 26 de Janeiro de 1932. (Assignado): Durval Silva Penna. Inspectoria Federal das Estradas. Visto. Em 26 de Janeiro de 1932. (Assignado): Arthur Castilho, pelo Inspector. Inspectoria Federal das Estradas. Visto. Em 26 de Janeiro de 1932. (Assignado): Alvaro Pereira da Costa, Official.

Aviso do Sr. Ministro da Viação á Inspectoria Federal de Estradas, mandando intimar á Companhia a recolher a importancia de Rs. 1.783:891$771 no prazo de 15 dias

— Ao Sr. Inspector Federal das Estradas:

N. 72 — Nos requerimentos que submettestes á minha consideração com os officios ns. 324-Z, 396-Z, 943-S e 1.022-S, respectivamente, de 20 de Junho, 25 e 28 de Julho e 18 de Agosto deste anno, a Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande pretende justificar com o facto da occupação das suas linhas pelo Governo, na fórma do contracto de consolidação em vigor, o não recolhimento até esta data da importancia de réis 1.783:891$771 (mil setecentos e oitenta e tres contos oitocentos e noventa e um mil setecentos e setenta e um réis) a que está obrigada e correspondente ás seguintes arrecadações em favor da União, no periodo de 1 de Julho a 4 de Outubro de 1930:

Productos das taxas addicionaes e de 10 %	1.381:272$800
Quota de arrendamento	105:846$774
Quota minima	97:826$086
Reforço de caução	70:065$919
Imposto sobre passagens	95:932$636
Taxa de viação	62:947$556
	1.783:891$771

e pede lhe seja permittido adiar esse recolhimento até que possa fazer as suas verificações quando cessar a occupação da rêde.

Nenhuma das allegações feitas pela requerente, quer o facto da occupação, quer a circumstancia de não se acharem em seu poder os livros de escripturação das linhas e demais documentos de cobrança e arrecadação, e menos ainda a relativa demora da expedição de algumas das guias de recolhimento que lhe foram apresentadas, constituiram ou constituem ainda agora motivo para impedir o cumprimento da sua obrigação, mesmo com a encarecida necessidade de fazer as verificações que lhe forem indispensaveis nos ditos livros e documentos.

Essas verificações não lhe poderiam nem lhe podem ser recusadas pela actual administração federal da rêde que já lh'as facilitou, conforme declara o seu director:

a) para a defesa de seus interesses no caso da fallencia da Companhia Industrial Brasileira;

b) para a verificação e exame dos seus auditores, sem que tenha feito qualquer reclamação, quanto aos resultados da sua propria gestão até 30 de Setembro enviados para esta Capital e para Paris;

c) ao chefe geral da sua Contabilidade, o qual assistiu o serviço de

escripta até o dia 9 de Outubro, afim de legalizar todos os documentos do periodo anterior;

d) para a defesa de seus interesses em acções mantidas no fôro da Capital e do Estado do Paraná;

e) para a realização das tomadas de contas relativas ao 1° semestre de 1930 e do periodo de 1 de Julho a 4 de Outubro do mesmo anno, que ainda agora se processa.

Conforme diz mais o actual director federal, os livros propriamente da Companhia sempre estiveram em poder della, tanto assim que a commissão encarregada de examinar a regularidade da execução dos seus contractos com o Governo Federal della os requisitou e a ella os devolveu mediante a lavratura de acta especial.

Do mesmo modo improcedente é a allegação da falta de fundos para que tivesse effectuado ou possa effectuar os alludidos recolhimentos, uma vez que, na data da occupação, já os tinha em deposito nos bancos, na importancia de 2.860:550$457, sobre os quaes foram abonados 54:819$543 de juros, conforme poude verificar e declara aquelle director na informação que prestou no processo em causa.

Nestas condições e sendo os referidos recolhimentos direito certo e indiscutivel da União, resolvo indeferir os requerimentos da Companhia e determino-vos intimal-a a recolher dentro de 15 dias a importancia total acima indicada.

Requerimento da Companhia ao Sr. Ministro da Viação pedindo reconsideração do despacho que mandou intimal-a a recolher no prazo de 15 dias a importancia de Rs. 1.783:891$771

Exmo. Sr. Dr. José Americo de Almeida,

M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

A Directoria da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, tomando em alto apreço o despacho de V. Ex., de 15 do corrente, pede venia para adduzir alguns esclarecimentos e expôr factos que justificam o pedido de reconsideração que faz desse despacho, certa de que o esclarecido espirito de V. Ex. achará nelles fundamento de direito e de equidade em seu apoio.

Por esse despacho V. Ex. determina á Repartição competente que intime a Companhia a pagar, no prazo de 15 dias, a importancia de Rs.: 1.783:891$771, somma das verbas:

Producto das taxas addicionaes de 10 %	1.381:272$800
Quota de arrendamento	105:846$774
Quota minima	97:826$086
Reforço de caução	70:065$919
Imposto sobre passagens	65:923$636
Taxa de viação	62:947$556
Total	1.783:891$771

Julgou V. Ex. improcedente a allegação da Companhia de falta de fundos para effectuar aquelle pagamento e para isso cita que na data da occupação tinha ella em deposito nos Bancos a somma de Rs.: 2.860:550$457 sobre os quaes foram abonados juros no valor de Rs.: 54:819$543.

Esta Directoria não contesta a affirmação de V. Ex. nesse particular, porém vem esclarecer esse ponto, afim de que V. Ex. possa comprehender os motivos da allegação que fez relativamente á falta de fundos, para não parecer esquiva nem tardia nos pagamentos acima referidos.

De facto este saldo existe na importancia de Rs.: 1.188:043$120 e está depositado no Banco do Estado do Paraná á ordem da Companhia.

Occorre, porém, que a Directoria da Companhia foi procurada por um dos Directores daquelle Banco o qual lhe pediu que não sacasse aquelles fundos porque o Banco não poderia attender ao pagamento, e qualquer saque seria de consequencias desastrosas.

Sabemos que é um direito incontestavel da Companhia sacar esses fundos, mas attendendo áquelle pedido e aos damnos que soffreria o Governo do Paraná que, naquelle estabelecimento, tem altos interesses, além de outros do Governo Federal e da economia particular, julgou a Companhia que seria mais patriotico, e mais consentaneo com o interesse geral, evitar o desastre previsto, embora se visse accusada de faltosa perante esse Ministerio.

Tratando-se de assumpto de grande delicadeza, só a imminencia de grave damno aos interesses da Companhia, decorrente da exigencia que V. Ex. determinou que lhe fosse feita, conduziu a Directoria a expôr a V. Ex. a situação que resultará da exigencia da Companhia ao Banco.

Se V. Ex. insistir nesse pagamento, a Companhia será obrigada a reclamar do Banco o deposito que ali fez e que constitue o saldo real da conta a que se refere o despacho de V. Ex.

Essas informações que aqui damos a V. Ex. são do conhecimento do representante desse Ministerio que dirige hoje as linhas ferreas da Companhia, em virtude de sua occupação, a quem V. Ex. se refere nas instrucções á Inspectoria das Estradas.

Eis ahi, Exmo. Sr. Ministro, a justificação do não pagamento da somma ora exigida por V. Ex. utilizando os depositos da Companhia no Banco do Paraná.

Cumpre-nos ainda adduzir as seguintes considerações que justificam a situação precaria de fundos disponiveis em que se acha a Companhia para satisfazer não só a intimação que V. Ex. lhe mandou fazer, como a outras sommas a que tenha de attender.

Sabe V. Ex. que actualmente são os seguintes os creditos a que a Companhia se julga com direito:

Garantia de juros do 2º semestre de 1930.....	14.096:593$676
Garantia de juros do 1º semestre de 1931.....	14.096:593$676
Média quinquennal para pagamento da occupação até 5 de Outubro de 1931.....	1.208:994$156
Stocks da Cia. consumidos pela occupação cerca de..	4.000:000$000
Restituição da quota de Fiscalização	31:580$645
	33.433:762$153

Entre esses creditos figura o da média quinquennal da occupação até 5 de Outubro de 1931, para cujo pagamento V. Ex. já providenciou por decreto de 19 do corrente, no art. 1º em que diz: "e bem assim os pagamentos que tiverem de ser feitos á Companhia concessionaria e arrendataria pela occupação das estradas".

Vem a seguir o de "stocks" pagos pela Companhia e consumidos pela occupação, em cerca de 4 mil contos.

V. Ex. reconhecerá, no seu alto espirito de justiça, que não é equitativo o Governo lançar mão de valores da Companhia e não lhe indemnizar a tempo, de modo a habilital-a para pagamento de fortes sommas que lhe são exigidas immediatamente pelo proprio Governo.

Os outros valores de que dispõe a Companhia são representados pela garantia de juros, vencidos, de seu capital, que importam presentemente em cerca de 30 mil contos de réis, e cujo pagamento está suspenso por ordem de V. Ex. podendo assim permanecer emquanto aprouver ao Governo, e collocando a Companhia em sérios embaraços para satisfazer o que lhe é exigido em prazo certo.

Esta Directoria está convencida de que V. Ex., tomando em consideração o que aqui vae exposto, poderá evitar o desastre a que ficará sujeito o Banco do Paraná, reflectindo fortemente na situação financeira do Estado, encontrando na somma do que é devido á Companhia pelo Governo Federal o meio habil para que o Governo se considere efficazmente garantido na liquidação dos pagamentos que reclama á Companhia.

Como jurista V. Ex. sabe que o art. 1.092 do Codigo Civil prescreve: "nos contractos bi-lateraes, nenhum dos contrahentes, antes de cumprida a sua obrigação, póde exigir o implemento da do outro", e que no caso os bens e creditos da Companhia offerecem ampla garantia para o que porventura deva ella ou venha a dever.

Mas sem entrar nessa questão de direito a simples equidade resolveria a situação delicada em que nos en-

contramos e daria ampla satisfação ás exigencias de V. Ex.

A Directoria da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, requerendo a reconsideração do despacho a que vem se referindo, confia no alto espirito de justiça e na serena disposição de equidade de V. Ex.

Nestes termos,
P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 21 de Dezembro de 1931.

Guilherme Guinle,
Presidente.

Requerimento da Companhia pedindo prorogação do prazo de 15 dias para recolher Rs. 1.783:891$771

SP-702/26.

Exmo. Sr. Dr. José Americo de Almeida,
M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

Por despacho de V. Ex. constante do officio da Inspectoria Federal das Estradas, datado de 21 de Dezembro, foi esta Companhia intimada a recolher no prazo de 15 dias a importancia de 1.783:891$771.

Em requerimento dirigido a V. Ex. naquella mesma data, pediu a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande reconsideração do despacho de V. Ex.

Não tendo esta Companhia até a presente data tido conhecimento da resolução de V. Ex., o que attribue aos absorventes trabalhos de V. Ex., vem respeitosamente requerer a prorogação daquelle prazo para aguardar o despacho que V. Ex. se dignar exarar no mencionado requerimento.

Nestes termos,
P. e E. Deferimento.

Rio de Janeiro, 5 de Janeiro de 1932.

Guilherme Guinle,
Presidente.

Notas complementares do requerimento da Companhia pedindo reconsideração do despacho do Sr. Ministro da Viação

A Companhia poderia ter contestado cada uma das informações prestadas ao Sr. Ministro da Viação, e nas quaes S. Ex. se louvou para justificar a intimação para recolher aos cofres publicos no prazo de 15 dias Rs. 1.783:891$771.

Preferiu a Companhia solicitar reconsideração do despacho, apresentando razões independente dos considerandas do Sr. Ministro, baseados nas informações facilmente contestaveis, que lhe foram prestadas, não só para manter o seu programma de evitar polemicas, como tambem pela firme convicção que tinha de que mais cedo ou mais tarde S. Ex. seria esclarecido por funccionarios de sua confiança directa, e se convenceria da falta de fundamento das informações que lhe foram prestadas officialmente.

Sem entrar em detalhes, referimos apenas, sem receio de contestação, que:

a) Não foram facilitadas á Companhia, nem mesmo permittidas, verificações na sua escripturação, em poder da occupação, para defesa de seus interesses, na fallencia da Companhia Industrial Brasileira, ou em outra qualquer questão. Foram apenas restituidos titulos de credito que lhe pertenciam e que se achavam em poder dos occupantes.

b) Que os Auditores referidos na informação prestada ao Sr. Ministro recebiam orientação directa dos occupantes ou de funccionarios sob suas ordens; aos occupantes dirigiam e entregavam seus relatorios, e que, ao contrario do allegado, a Companhia protestou junto aos mesmos pelo modo por que estavam procedendo. Facil será verificar o que affirmamos, compulsando qualquer dos relatorios desses Auditores, posteriores a Outubro de 1930.

c) Não é verdade que o Chefe Geral da Contabilidade

da Companhia tenha assistido ao serviço até 9 de Outubro *afim de legalisar os documentos* do periodo anterior. Facil será proceder-se a um inquerito para apurar a verdade.

d) Ao contrario de encontrar facilidade por parte da occupação para a defesa da Companhia em acções no fôro da Capital e do Estado do Paraná, teve a Companhia, por intermedio de seus advogados, de sustentar luta accesa para conseguir a abertura de seu departamento legal, e impedir o aproveitamento de seus documentos de defesa pelas partes contrarias. Aliás, a documentação, a respeito, está publicada.

e) As tomadas de contas sendo presididas pelo Chefe da Fiscalização, delegado do Ministerio da Viação, assistido por delegados do Thesouro e do Tribunal de Contas, com assistencia do representante da Companhia, ficavam fóra da alçada dos occupantes da Estrada, que não poderiam appor difficuldades áquellas autoridades federaes.

f) Quanto a fundos disponiveis nos Bancos, o officio dirigido ao Interventor Federal no Paraná esclarece a insidiosa informação citada pelo Sr. Ministro.

Em resumo, ao Sr. Ministro da Viação, por delegados de sua confiança pessoal, muito facil será verificar se S. Ex. deve manter as razões com que fundamentou o seu despacho ou se deve repudial-as por estarem em conflicto com a verdade.

Officio da Companhia ao General Mario Tourinho, Interventor Federal no Paraná, prevenindo de que a Companhia seria obrigada a retirar o deposito que tem no Banco do Estado do Paraná para satisfazer a uma intimação de pagamento do Sr. Ministro da Viação

16 de Dezembro de 1931.
SP-707/1254.
Exmo. Sr. General Mario Tourinho.

M. D. Interventor Federal no Estado do Paraná.
Respeitosas saudações.

V. Ex. já terá tido conhecimento da intimação que o Exmo. Sr. Ministro da Viação fez a esta Companhia, em publicação em varios jornaes desta capital, conforme retalho que juntamos, para recolher no prazo de 15 dias a importancia de 1.783:891$771.

Dessa publicação consta que *"o actual Director Federal"* informou ao Sr. Ministro que "por occasião da occupação da Estrada, a Companhia tinha em deposito nos Bancos a importancia de Rs.: 2.860:550$457, sobre a qual foram abonados 54:819$343 de juros."

Essa referencia só póde ser ao deposito da Companhia no "Banco do Estado do Paraná", ali colhida não sabemos como, mas, em todo caso, deve estar certa.

Succede, porém, que, apezar da necessidade premente que esta Companhia tem tido de utilisar os seus depositos naquelle Banco, nelles não tem tocado, com excepção de uma ordem de transferencia de credito para indemnização a Hugo Guimarães dos Santos, de que V. Ex. tomou conhecimento em tempo opportuno.

Não tem se utilisado desse deposito, como V. Ex. não ignorará, para attender aos insistentes e repetidos appellos que lhe foram feitos, com a declaração de que a fallencia desse Banco estava nas mãos da Companhia, e que se ella exercesse qualquer pressão seria grandemente prejudicado o Estado do Paraná, que é o outro grande credor do Banco. A Companhia tem attendido a esses appellos, não só porque em geral elles têm vindo acompanhados de explicação de que o Banco tem elementos para refazer a sua situação e em prazo razoavel satisfazer aos seus compromissos, como principalmente porque a Companhia não queria medir sacrificios que redundassem em poupar ao Estado do Paraná os avultados prejuizos que teria, se a Companhia exigisse do Banco o pagamento de seus depositos.

Mas, denunciado esse deposito ao Exmo. Sr. Mi-

nistro da Viação pelo "actual Director Federal", como recurso efficiente para attender á intimação de pagamento, não poderá a Companhia recusar-se a responder ao Sr. Ministro que vae pôr á disposição do Governo o deposito de que dispõe no Banco do Estado.

Julga a Companhia de seu dever, em attenção a V. Ex., antes de responder ao Sr. Ministro da Viação, communicar a V. Ex. a resolução a que se sente obrigada, estando desejosa de attender ás objecções que V. Ex. por ventura julgar dever fazer, se de facto fôr do interesse do Paraná evitar que seja posta em execução a providencia aconselhada ao Sr. Ministro da Viação.

Aguardando com interesse uma resposta urgente de V. Ex., tenho a honra de assignar-me,

Admirador e Amigo de V. Ex.
Guilherme Guinle,
Presidente.

Requerimento da Companhia ao Sr. Ministro da Viação propondo uma formula para pagamento de importancias devidas no total de Rs. 1.289:704$972, conforme guia da Inspectoria de Estradas

Rio de Janeiro, 8 de Janeiro de 1932.

SP—702/37.

Exm.º Sr. Dr. José Americo de Almeida,

M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

A "COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE" recebeu em 25 de Novembro ultimo, expedida pela Inspectoria Federal das Estradas, uma guia para recolher a importancia de..... 1.289:704$972 relativa ás quotas de arrendamento do periodo de 1.º de Janeiro a 4 de Outubro de 1930.

De accordo com o entendimento que com V. Ex. teve o Presidente desta Companhia, dada a situação de

se julgar a mesma credora da importancia de..... 49.598:027$148, abaixo discriminada:

Garantia de juros do 2º semestre de 1930.....	14.096:593$676
Garantia de juros do 1º semestre de 1931.....	14.096:593$676
Garantia de juros do 2º semestre de 1931.....	14.096:593$676
Média quinquennal para pagamento da occupação até 31 de Dezembro de 1931..	1.276:665$475
Stocks da Cia, consumidos pela occupação conforme informação recente, cerca de	6.000:000$000
Restituição da quota de Fiscalisação	31:580$645
	49.598:027$148

e não dispôr de outros recursos por estar a sua Estrada occupada e a sua renda arrecadada pelas autoridades federaes; e, considerando que dentre os valores acima mencionados figura a quota de occupação referente ao periodo concluido em 31 de Dezembro ultimo, na importancia de 1.276:665$475, cujo pagamento já requereu a V. Ex., vem solicitar a V. Ex. que autorise o pagamento dessa quantia de accordo com o seu contracto, para que na mesma occasião desse recebimento fique a Companhia habilitada a effectuar o recolhimento da importancia de Rs. 1.289:704$972 acima referida, entrando ella em dinheiro com a importancia da differença entre essas sommas.

Nestes termos,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 8 de Janeiro de 1932.

Guilherme Guinle,
Presidente.

Requerimento da Companhia ao Sr. Ministro da Viação propondo uma formula de pagamento da importancia de Rs. 1.783:891$771, conforme guias da Inspectoria de Estradas

Rio de Janeiro, 8 de Janeiro de 1932.
SP 702/38.

Exmo. Sr. Dr. José Americo de Almeida,
M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

Por Aviso n. 72, de V. Ex., foi esta Companhia intimada a entrar para os cofres publicos com a importancia de 1.783:891$771, assim discriminada:

1.381:272$800	— producto das taxas addicionaes e de 10 %
65:932$636	— imposto de transito
62:947$556	— taxa de viação
1.510:152$992	e
106:846$774	— quota de arrendamento
97:826$086	— quota minima
70:065$919	— quota de reforço de caução
273:738$779	

A primeira parcella na importancia de..... 1.510:152$992 deve, por sua natureza, ser recolhida á Delegacia Fiscal do Thesouro em Curityba e a segunda ao Thesouro Nacional nesta capital.

De accordo com o entendimento que V. Ex. deu a honra de ter com o Presidente desta Companhia, vimos respeitosamente requerer os bons officios de V. Ex. junto ao Exmo. Sr. Ministro da Fazenda para que seja a Delegacia Fiscal de Curityba autorizada a receber o pagamento da referida importancia mediante a transferencia a essa Delegacia do credito desta Companhia no Banco do Estado do Paraná na importancia de cerca de 1.200:000$000 e mais a importancia de cerca de 310:000$000 em dinheiro.

O pagamento da segunda parcella na importancia de 273:738$779 será na mesma occasião effectuado no Thesouro Nacional, de accôrdo com as guias expedidas pela Inspectoria Federal das Estradas.

Nestes termos.

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 8 de Janeiro de 1932.

Guilherme Guinle,
Presidente.

Requerimento da Companhia á Inspectoria Federal de Estradas, pedindo o cancellamento de diversas guias de pagamento, a que não se considera obrigada

Rio de Janeiro, 7 de Janeiro de 1932.

SP—702/39.

Illmo. Sr. Inspector Federal das Estradas.

A "COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE" pede venia para restituir as guias de pagamento adeante relacionadas que lhe foram enviadas por essa Inspectoria, e de cujo pagamento a Companhia se acha desobrigada por corresponderem essas guias ao periodo de occupação federal da Estrada.

De facto, quanto á Fiscalisação, se a Companhia se dispuzesse a pagar as quotas que lhe foram reclamadas e o Governo entendesse recebel-as, estaria a Companhia pagando ao Governo para que este fiscalizasse os seus proprios delegados na Estrada. Estando a Companhia afastada por completo da administração dos seus serviços, os quaes passaram ao Governo por força da occupação, cessou automaticamente, desde o dia da occupação, a fiscalisação que dizia respeito á Companhia.

Deixou por conseguinte a Companhia de ter qualquer responsabilidade pelo pagamento das quotas de Fiscalisação a que se referem as clausulas 47 e 77 do Contracto de Consolidação de 19 de Janeiro de 1916, até que, cessando a occupação federal, lhe seja restituida a rêde ferroviaria de seus contractos.

Art. 2.° Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 22 de Dezembro de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.

José Americo de Almeida.

Exposição de motivos do Sr. Ministro da Viação

Sr. Chefe do Governo Provisorio — No periodo da occupação militar da rêde de viação Paraná-Santa Catharina, que correu de 5 de Outubro de 1930 a 31 de Janeiro deste anno, verificou-se o *deficit* de 396:793$319. Por isso deve-se ter não só em conta que durante aquelle primeiro mez toda a rêde ficou a serviço quasi exclusivo dos transportes de tropas, sem que pudesse haver preoccupação de economia, dada a necessidade de manter a postos todo o pessoal e elementos do trafego em rigorosa promptidão, o que motivou consumo extraordinario de material, como tambem os effeitos do acto do Governo argentino que prohibiu a importação de herva-mate. Esse *deficit* eleva-se a 752:568$749, uma vez que se considere o pagamento de 355:775$430, devido á Companhia S. Paulo-Rio Grande pela occupação da Estrada de Ferro do Paraná.

Com a expedição do Decreto n. 19.601, de 19 de Janeiro, foi mantida a occupação da rêde e confiada a sua direcção ao engenheiro que ora a superintende, ao mesmo tempo que era constituida a commissão encarregada de examinar e estudar todas as questões relativas á execução dos contractos da Companhia, consolidados pelo Decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916, revisto pelo de n. 16.259, de 12 de Dezembro de 1923. O relatorio dessa Commissão e o estudo decorrente das questões apuradas, feito nesta Secretaria de Estado, vão ser submettidos ao parecer da commissão de revisão juridica dos contractos deste Ministerio para a solução que ao Governo se impõe.

Conforme os dados fornecidos em relatorio do actual director, a receita obtida na rêde, no periodo de 1 de Fevereiro a 31 de Julho ultimos, foi de 13.726:721$305 contra 17.576:098$613 em igual periodo do anno anterior, ou sejam 22 % menos. Verifica-se com isso sensivel baixa do seu movimento, que em parte sempre acontece no primeiro semestre de cada anno, ao que está reconhecido, pois o maior rendimento ali é apurado na segunda parte do anno, quando se dá o escoamento das safras e a exportação dos productos dos Estados servidos pela rêde. O resultado acima diz respeito sómente á parte da arrecadação pertencente á estrada, não estando ahi computado o que se arrecada por conta do Governo Federal e dos Estados, em impostos, taxas, por conta do trafego mutuo com outras estradas e com o telegrapho nacional.

Explica-se tambem que a receita apurada em cada mez corresponde á somma das importancias produzidas ou a produzir pelos despachos effectuados nesse mez, e algumas vezes arrecadadas no mez seguinte ou mais adeante ainda. Donde se dar repetidamente o facto de mezes de melhor arrecadação apresentarem menor receita apurada e vice-versa.

A arrecadação de rendas pela estrada, que cabem tambem á União, aos Estados do Paraná e Santa Catharina, a outras estradas de ferro, o telegrapho nacional e outros, é proveniente de doze fontes diversas e nos mezes apreciados do corrente anno attingiu a 17.146:449$939, contra Rs. 31.289:018$575 em prazo correspondente do anno passado, ou seja a diminuição de 14.142:569$242. Esta cifra mostra bem a situação economica desfavoravel no primeiro semestre decorrido e o que ficou dito acima.

Nesta phase legal da occupação, ainda agora mantida pelo Governo, as causas determinantes da reducção da receita da rêde Paraná-Santa Catharina foram a diminuição do movimento da estrada em consequencia, não só da paralysação geral dos negocios, como o decrescimo nos transportes de madeira, café e herva-mate, desta mercadoria, notadamente, pela influencia do acto do Governo argentino, e a reducção do frete do café, em virtude de aviso expedido em 18 de Novembro de 1930. Essa reducção do trafego alcançou justamente as tarifas mais altas, comprovando-se ainda a differença da arrecadação indicada pelo decrescimo da renda do Estado do Paraná, cujo imposto de exportação por Paranaguá e Antonina baixou de 58 %.

Tambem a baixa cambial veiu onerar uma série de materiaes de largo consumo no serviço.

Apezar dessas grandes difficuldades oppostas á administração actual da rêde, poude esta se manter relativamente bem, sustentada com os proprios recursos, em virtude da compressão das despesas com o fim de compensar a quéda da arrecadação.

Mantidas as necessarias proporções com os annos anteriores, os resultados do semestre que finda deverão ser maiores, pois, em regra, é no segundo semestre de cada anno que se verificam os melhores saldos da exploração.

No periodo em demonstração, a despesa da rêde attingiu a Rs. 15.662:208$168 contra 18.816:001$207 do mesmo periodo de 1930, havendo, portanto, o decrescimo de 17 %. Até Maio a despesa apresenta diminuição, independentemente de ligeiros augmentos de receita; em Junho e Julho houve pequeno augmento na despesa proveniente do serviço de lastramento debitado pela primeira vez ao custeio, quando era regra da Companhia leval-o á conta das taxas addicionaes. Todavia em 1931 essas despesas foram menores do que em 1930.

Tambem houve de ser attendida pela actual administração federal na rêde a despesa com o pagamento de 50 % aos funccionarios sorteados. serviço de assistencia aos accidentados e applicação da lei de férias, despesas a que se esquivou em 1930 a Companhia.

Entre as medidas de compressão das despesas são indicadas as suppressões de serviços julgados superfluos; a não admissão de novos empregados; o preenchimento de vagas por transferencia de empregados de um para outro departamento, em consequencia do que passaram do trafego para a via permanente 80 operarios e da locomoção 32; reformas nos serviços de escriptorio, cuja despesa com impressos e materiaes baixou de Rs. 129:315$364, na proporção de 46 %; simplificação do serviço de correspondencia que, de 55.943 documentos escriptos, ficou reduzido a 26.626; a despesa de materiaes geraes por conta do custeio que passou de Rs. 7.485:295$322 a 5.073:582$709, ou sejam 32 % a menos.

Foram mantidas dentro dos limites necessarios as despesas de conser-

vação da linha, onde não houve reducção de pessoal, e attendidas as reparações do material rodante e de tracção. O custo médio das reparações, em relação ao anno de 1930, ficou reduzido a 175$290 para locomotivas, 77$123 para carros e 70$522 para vagões. O consumo de combustiveis, oleo e estopa por locomotiva-kilometro apresenta a seguinte reducção de coefficientes entre os dois annos: de 23.496 kgs. para 19,695 kgs. 19.51|1.000 para 18.73|1.000 e 7.064|1.000 para 5.672|1.000, respectivamente.

Para 2.564 trens de passageiros apenas 224 soffreram atrazo e em 1930 para 2.617 trens eguaes 348 tiveram atrazo; para os mixtos, 269 atrazados dos 3.591 que circularam e, em 1930, 406 para 3.600 que trafegaram.

Com a restricção na compra de materiaes ficaram estes limitados a "stocks" necessarios por prazos menores, evitando-se assim o empate injustificavel de capital e perdas por depreciação, ou damnos, conforme se verificava frequentemente no "stock" de lenha, usada como combustivel, com distribuição muito irregular e cujas acquisições eram exaggeradas.

Com as providencias adoptadas ficou tambem mais garantido o controle geral dos materiaes.

Foram pagos 38:301$710, de indemnizações por extravios e avarias e no anno passado 73:484$135.

O numero de empregados baixou de 7.100 para 6.987, tendo sido feita tambem a economia de 61:800$000, por anno, com o afastamento de tres altos funccionarios e suppressão dos respectivos cargos.

De fevereiro a julho os pagamentos na rêde elevaram-se a Rs. 16.958:621$398 e em egual lapso de tempo do anno passado a Rs. 28.345:100$019; a differença de 11.386:478$621, a menor no corrente anno, incide sobre pessoal 642:168$522, material 7.197:632$152 e diversos 3.546:677$947.

Mantido em dia o pagamento do pessoal, a maior compressão de despesas foi feita, como se vê, na parte material.

Comquanto houvessem baixado algumas arrecadações por conta de terceiros e verificado o atrazo de alguns recolhimentos, a liquidação de contas da rêde fez-se regularmente, sem demoras a reprovar, o que mostra ter sido satisfatoria e zelada a situação financeira.

Houve, desde começo da occupação, o cuidado de manter a continuidade na esphera commercial, respeitados os compromissos assumidos pela Companhia e que não contrariavam as boas normas administrativas. Foram, assim, saldados os compromissos referentes a pagamentos de pessoal e de material.

Lançando mãos de materiaes em "stock" já pagos pela Companhia, forçoso era pagar os seus encargos até ao limite do que foi utilizado.

Para apuração das contas dahi resultantes, todo o material em "stock" no dia 4 de Outubro de 1930 foi considerado propriedade da Companhia, sendo a esta debitados todos os pagamentos attinentes aos materiaes entrados até aquella data. Tambem lhe foram debitados os pagamentos de pessoal quatro dias daquelle mez, do mez de Setembro e anteriores, creditando-se-lhe os recebimentos referentes á receita anterior a 5 de Outubro de 1930. Desse modo, o saldo dessas contas em favor da Companhia era em 31 de Julho ultimo de 1.357:490$001. Estando computados todos os elementos de calculos, não poderá haver difficuldade quando se houver de solucionar a questão da occupação actual.

Prestadas estas informações quanto aos resultados da actual administração federal da rêde até 31 de Julho deste anno, e regularizada sua situação perante a Companhia, resta consideral-a perante o Governo.

Os compromissos deste para com a rêde, em virtude de transportes effectuados por conta do Ministerio da Guerra e de outras despesas no periodo da revolução de Outubro, montavam a 6.425:174$823; com o adeantamento já feito de 1.500:000$000, estão presentemente reduzidos a Rs. 4.925:174$823.

Não tendo sido pagos a tempo esses compromissos, como ainda agora não o estão totalmente, a administração da rêde teve de soccorrer-se do producto das taxas addicionaes para attender ás despesas, tendo em vista a natureza urgente de muitas dellas e a grande baixa da receita e da arrecadação no semestre vencido, conforme aqui exponho a V. Ex.

Até 30 de junho ultimo, o producto dessas taxas attingiu a Rs. 4.069:544$320, o qual deveria ter sido recolhido para attender ás despesas de melhoramentos e de obras novas a que são ellas precipuamente destinadas. Para haver sido em tempo recolhida esta importancia era necessario que a rêde tivesse entrado na posse dos recursos com que contava e provenientes dos transportes e outros dispendios feitos sob a responsabilidade do Governo Federal.

Justificada, assim, a applicação daquelle producto das taxas nas despesas de custeio e outros compromissos inevitaveis da rêde, torna-se agora necessario regularizar a situação que se apresenta sob o ponto de vista das disposições legaes e contractuaes que no caso interferem. Isto é tanto mais opportuno quanto, estando a encerrar-se em breve o actual exercicio, devem ser consideradas as condições excepcionalmente desfavoraveis de receita e arrecadação da rêde no primeiro semestre deste anno, como está visto, a despeito do cuidado, zelo e diligencia empregados pela administração com o fim de evitar aggravações e novos encargos para a União. Sobretudo por se tratar de uma administração transitoria e contingente, com direitos de terceiros a resalvar e vinculados por contractos á exploração daquella rêde.

A medida que no caso se impõe e que tenho a honra de submetter á approvação de V. Ex., no decreto junto, é a de incorporar á receita da rêde o producto das referidas taxas addicionaes arrecadadas em todas as suas linhas a partir de 5 de Outubro de 1930 até 31 de Dezembro de 1931.

O saldo que em consequencia dessa incorporação vier a se verificar, depois de liquidadas todas as contas e despesas realisadas no mesmo periodo, inclusive de lastramento e obras novas, será recolhido á conta das mesmas taxas.

Cumpre notar, finalmente, que providencia semelhante foi adoptada em favor da Companhia por acto expedido por este Ministerio, em 5 de Setembro de 1922, quando as condições geraes da rêde e do paiz eram menos oneradas do que são actualmente.

Em 18 de Dezembro de 1931. — *José Americo de Almeida.*

A proposito da exposição de motivos do Sr. Ministro da Viação para incorporação das Taxas Addicionaes á receita ordinaria da Estrada

Sem se afastar do programma de evitar polemicas, limitando-se á defesa de accusações concretas e sómente perante o Governo, abrindo mui raras excepções para justificar-se perante a opinião publica, considera a Companhia de seu dever rectificar informações prestadas ao Exmo. Sr. Ministro da Viação, para a exposição de motivos que acompanhou o Decreto de incorporação das Taxas Addicionaes á receita ordinaria, no periodo de occupação federal de 5 de Outubro de 1930 a 31 de Dezembro de 1931.

Quanto á incorporação propriamente, reconhece a Companhia que a excepcional depressão da receita, sem possibilidade de correspondente compressão das despesas, o que vinha registrando desde o inicio de 1930, permittindo apurar em 31 de Julho desse anno, como foi publicado, um *deficit* de Rs. 3.325:689$250 na exploração da rêde ferroviaria, justifica plenamente a resolução do Governo, sem necessidade de invocar outras razões. Aliás o que o Decreto fez, de facto, foi sanccionar o emprego ja feito, antes de qualquer autorização, das taxas addicionaes no custeio da Estrada.

Sem alongarmos demasiadamente as nossas observações rectificando ou contestando as informações prestadas ao Sr. Ministro, que exigem reparo, tomaremos apenas aquellas que consideramos mais graves.

Assim, passando por alto sobre varias considerações gratuitas, inclusive a previsão dos resultados do segundo semestre de 1931 em comparação com os annos anteriores, começaremos contestando a informação de que, pela primeira vez, o serviço de lastramento fôra debitado ao custeio. Se o Sr. Ministro desejar verificar a inexactidão dessa informação, poderá mandar a Inspectoria de Estradas informar, e esta deve dispôr de elementos para provar que por conta do custeio a Companhia executou lastramento no valor de muitas centenas

de contos de réis. E a Fiscalisação do Districto poderá completar essa informação attestando que o urgente serviço de lastramento que a Companhia vinha executando em 1930 com grande intensidade, apezar dos *deficits* verificados na exploração, e independente da autorização das taxas addicionaes, soffreu no periodo de occupação um lamentavel collapso.

A affirmativa de que a occupação federal da Estrada teve que "*pagar despesas de funccionarios sorteados, serviço de assistencia aos accidentados e applicação da lei de férias, despesas a que esquivou a Companhia em* 1930", é daquellas que se aproveitam de um fundo de verdade para ponto de partida de graves accusações sem fundamento. A Companhia o que fez em 1930 foi contestar reclamações de pagamentos indevidos, e se por ventura a razão não estava com a Companhia, meios não faltavam para obrigal-a a cumprir seu dever, sem precisar que os occupantes, lutando com tantos embaraços financeiros tomassem a iniciativa de saldar responsabilidades que não lhes competiam.

A declaração de que não houve admissão de novos empregados no periodo de occupação é dessas que faz corar as pedras, pois como o Sr. Ministro poderá verificar, varias e injustificaveis, foram as nomeações de novos funccionarios. Alguns delles, por divergencias surgidas na administração, funccionarios vindos da Viação Ferrea do Rio Grande, já se tinham retirado por occasião do Decreto de incorporação das Taxas e outros, tambem admittidos no periodo de occupação, lá estavam na Estrada. Nenhuma difficuldade se oppõe á apuração da verdade. Poderiamos citar os nomes e os vencimentos de cada um, bem como o augmento de vencimentos de varios funccionarios.

Vem a seguir a declaração de que foram attendidas as reparações do material rodante e de tracção. Foi justamente o que não se fez, e é o que ameaça grandes perturbações na manutenção do trafego, pois mais de 600 wagons estão fóra de serviço, e o material de tra-

cção encontra-se em deploravel estado. A Estrada de Ferro Sorocabana tem recusado o material rodante da São Paulo-Rio Grande, obrigando as baldeações em Itararé. Facil será ao Sr. Ministro mandar verificar o que ha de verdade sobre a bôa conservação do material.

O argumento de *"restricção de compras de materiaes para evitar injustificavel empate de capital e perdas por depreciação"* é de uma ousadia incrivel. E' publico, e não póde ser contestado, que a occupação após ter utilisado em larga escala os grandes e previdentes *stocks* da Companhia, no valor talvez de cerca de seis mil contos de réis, deixou de prover a Estrada dos artigos e accessorios de mais urgente necessidade, de modo que, no momento presente, ou a Estrada terá que tomar por emprestimos á outras Estradas, ou ficará exposta á paralysação do trafego se urgentes encommendas não forem feitas immediatamente.

Das economias de material passam as informações ás economias no pessoal, citando "61:800$000 *com o afastamento de tres altos funccionarios e suppressão dos respectivos cargos"*. A referencia deve ser ao Inspector Geral no momento da occupação, substituido por um Director Militar e um Director Civil, com vencimentos representando consideravel augmento de despesas; ao Chefe Geral da Contabilidade, substituido por outro, com augmento de despesa; ao Chefe Geral do Trafego, a cujo afastamento correspondeu a entrada para a Estrada de novos funccionarios. Mas o Sr. Ministro talvez não esteja informado de que o Chefe da Contabilidade é funccionario de quasi 30 annos na Estrada, e o Inspector do Trafego de cerca de 20 annos. Justo seria o Sr. Ministro mandar syndicar se esses dois altos funccionarios, vitalicios de facto, por contarem mais de 10 annos de serviço, foram afastados mediante processo, ou se sobre qualquer delles pesava qualquer falta, ainda mesmo de aspecto politico, e qual a razão do afastamento. A verificação dos casos desses dois funccionarios, cuja reintegração, com o pagamento dos vencimentos atrazados, estará garantida pelo alto

espirito de justiça do Sr. Ministro, servirá para que S. Ex. possa avaliar com justeza o valor das informações em que S. Ex. se louvou para a exposição de motivos a que vimos nos referindo. Quanto ao Inspector Geral, retirou-se espontaneamente da Estrada, quando se verificou a occupação militar e a investidura dos Directores Militar e Civil, muito embora a revolução nada pudesse allegar que o incompatibilisasse para ser mantido no exercicio das funcções em que o encontraram as forças vindas do Rio Grande que a 3 de Outubro transpuzeram o Rio Uruguay, ou as que desde essa data estavam em actividade em Santa Catharina e no Paraná, antes do movimento de 5 de Outubro em Curityba.

Proseguindo, as informações levaram o Sr. Ministro a declarar que, *"respeitando os compromissos assumidos pela Companhia, foram saldados os pagamentos de pessoal e de material"*. Os interessados, se ainda não se dirigiram, não tardarão a se dirigir ao Sr. Ministro, reclamando os pagamentos que lhe são devidos, já que ao Sr. Ministro foi prestada a informação de que estavam saldados os compromissos de fornecimentos contractados pela Companhia e recebidos pela occupação, quanto a materiaes, e de vencimentos quanto ao pessoal.

Ainda sobre materiaes foi o Sr. Ministro informado de que a occupação *"lançando mãos de materiaes em "stock, já pagos pela Companhia, forçoso era pagar os seus encargos até o limite do que foi utilisado"*. Deduzimos desse periodo que a Companhia terá sido indemnizada, directa ou indirectamente, dos materiaes que lhe pertenciam e de que lançou mão a occupação. Mas o Sr. Ministro sabe que não é verdade, e em suas mãos tem requerimento da Companhia reclamando cerca de seis mil contos de réis de materiaes de sua propriedade e de que não foi indemnizada em parcella alguma.

Para rematar, citamos a declaração de que a *"actual administração federal da rêde regularisou sua situação perante a Companhia até* 31 *de Julho de* 1931". A Com-

panhia não póde deixar de perguntar: como, quando e por que foi regularisada a situação ?

Poderiamos proseguir, mas como o nosso intuito é prestar esclarecimentos ao Sr. Ministro, e solicitar a sua attenção para o valor das informações que lhe têm sido prestadas, e que por terem partido de delegados de sua confiança, constituiram a mais perniciosa campanha feita contra a Companhia, julgamos superfluo alinhar mais algumas rectificações ou refutações.

Não temos a pretenção de conseguir do Sr. Ministro que modifique o seu julgamento sómente pelas contestações que lhe offerecemos, mas estamos convencidos de que S. Ex. não poupará esforços para verificar de que lado está a verdade. Essa verificação redundará, estamos convencidos, na melhor defesa da Companhia, porque permittirá a S. Ex. ajuizar do valor das demais informações procedentes da mesma fonte de que S. Ex. se serviu para a exposição de motivos ao Sr. Presidente da Republica.

Prorogação da occupação da Estrada pelo Governo Federal, até 30 de Junho de 1932

DECRETO N. 20.854 — de 26 de Dezembro de 1931

Proroga até 30 de Julho de 1932, o prazo de occupação da Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina

O Chefe de Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o art. 1º, do Decreto numero 19.398, de 11 de Novembro de 1930; e

Considerando que dos estudos já feitos e dos exames mandados proceder quanto ás diversas questões relacionadas com a execução dos contractos da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, ainda não foi possivel assentar a solução mais conveniente aos interesses da União;

Considerando, á vista disso, que é de todo indispensavel aguardar que a Commissão de revisão juridica dos actos do Ministerio da Viação e Obras Publicas se pronuncie sobre os contractos da referida Companhia e questões correspondentes; e

Considerando a inconveniencia do regime de successivas prorogações a prazos curtos;

Decreta :

Artigo unico. Fica prorogado até 30 de Junho de 1932, nas condições estabelecidas no Decreto n. 19.601, de 19 de Janeiro de 1931, o prazo de

occupação da Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina de que trata o Decreto n. 20.445, de 25 de Setembro ultimo, podendo cessar essa occupação antes do prazo fixado, se assim julgar conveniente o Governo, revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 26 de Dezembro de 1931, 110° da Independencia e 43° da Republica.

GETULIO VARGAS.
José Americo de Almeida.

Indeferimento ao pedido da Companhia para se fazer representar junto á Commissão do Ministerio da Viação para exames da concessão de terras que lhe foi dada pelo Governo Imperial

---

MINISTERIO DA VIAÇÃO

Directoria Geral do Expediente
Expediente do Sr. Ministro

Requerimentos despachados
Dia 11-1-1932

Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, pedindo autorização para se fazer representar junto á Commissão que está examinando a concessão de terras que lhe foi feita pelo Governo Imperial, confirmada pelo Governo Provisorio. — Indeferido. A requerente será ouvida, opportunamente, quando poderá prestar todos os esclarecimentos que julgar necessarios.

(Diario Official, de 12-1-1932, pagina n. 619).

Prorogação do prazo para pagamento de 1.783:891$774

"Diario Official" — 18 *de Fevereiro de* 1932

Ministerio da Viação. Expediente do Sr. Ministro. Dia 16-2-1932. Aviso ao Sr. Ministro da Fazenda: — N. 339 — Solicita providencias no sentido de ser levantado do Banco do Estado do Paraná o saldo credor de Rs. 1.188:043$120, na conta da E. de F. São Paulo-Rio Grande, por conta dos compromissos contractuaes dessa estrada, relativos ao periodo de 1 de Julho a 4 de Outubro de 1930; e que importam em 1.783:891$774. (Pag. n. 2.945).

Idem. Directoria Geral de Contabilidade. Expediente do Sr. Director Geral. Officio á I. F. das Estradas: — N. 509 — Communica que o Sr. Ministro, tendo em vista a petição da Cia. E. F. S. P. R. G., concedeu prorogação do prazo para o recolhimento de 1.783:891$771, a que se refere o aviso n. 72, de 17 de Dezembro, até a solução do pedido de reconsideração apresentado pela mesma Companhia, em 21 do mesmo mez de Dezembro (pagina n. 2.945).

Terras da Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande

O direito da Companhia, ás terras que eram devolutas na data da concessão de suas linhas ferreas — em uma zona maxima de 15 kilometros para cada lado do eixo das mesmas linhas e não excedente á média de 9 kilometros para cada lado de sua extensão total — promana originariamente do Decreto Imperial n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889, confirmado pelo Decreto n. 305, de 7 de Abril de 1890, do 1º Governo Provisorio da Republica.

O Decreto Imperial n. 10.432 concedeu ao engenheiro João Teixeira Soares ou á Companhia que elle organizasse privilegio para a construcção, uso e goso de uma estrada de ferro que, partindo das margens do Itararé, na Provincia de São Paulo, fosse terminar em Santa Maria da Bocca do Monte, na Provincia do Rio Grande do Sul, em entroncamento com a linha de Porto Alegre a Uruguayana, com dois ramaes no mesmo decreto mencionados.

Além do privilegio e outros favores, o Governo concedeu:

> "Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim "dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemni- "sações que forem de direito, em uma zona maxima de trinta ki- "lometros para cada lado do eixo das linhas de que se trata, con- "tanto que a area total de taes terrenos não exceda da que corres- "ponder á média de 9 kilometros para cada lado da extensão to- "tal das referidas linhas". "A Companhia deverá utilizar esses "terrenos dentro do prazo de 50 annos, a contar da data da appro- "vação do Poder Legislativo, sob pena de perder o direito aos que "não tiverem sido utilizados ao findar aquelle prazo" (Decreto "10.432, art. 1.º).

Em vista do referido Decreto n. 10.432 ter estabelecido que

> "para se tornarem effectivos os favores da concessão, ficavam "dependentes de approvação legislativa, na parte referente á ga- "rantia de juros e á cessão de terras devolutas",

o Governo Provisorio da Republica — usando dos poderes que tinha pelo art. 4 do Decreto n. 1, de 15 de Novembro de 1889 — baixou o Decreto n. 305, de 7 de Abril de 1890, confirmando a concessão e declarando-a effectiva, reduzido, porém, a 15 kilometros para cada lado do eixo das estradas o primitivo limite de 30 kilometros.

Esse Decreto 305, na clausula IV declarou

> "de nenhum effeito as clausulas 39ª a 46ª, inclusive, da mesma concessão",

que instituiam a obrigação de colonisar as terras concedidas, ficando outorgado á Companhia o pleno dominio das mesmas, embora sujeito á unica condição generica de utilisal-as dentro do prazo de 50 annos, a contar de 7 de Abril de 1890.

Ainda que isenta da obrigação de colonisar, a Companhia tem desenvolvido consideravelmente o serviço de colonisação.

Com o intuito de explorar a concessão, foi incorporada em Bruxellas, em 29 de Julho de 1890, a "Compagnie des Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens", autorizada a funccionar no Brasil pelo Decreto n. 919, de 24 de Outubro de 1890.

O Decreto n. 397, de 20 de Junho de 1891, autorisou a "Compagnie des Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens" a transferir a concessão para a "Companhia União Industrial dos Estados do Brasil", excepto o trecho da linha principal entre Santa Maria e Cruz Alta.

A "Companhia União Industrial dos Estados do Brasil" transferiu a concessão, de harmonia com o Decreto n. 1.386, de 6 de Maio de 1893, para a "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande", organizada em Dezembro de 1892 pelo engenheiro João Teixeira Soares.

A "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande", autorizada pelo Decreto n. 1983 A, de 7 de

Março de 1895, transferiu novamente para a "Compagnie des Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens" a parte da concessão referente ao trecho de Cruz Alta ao Rio Uruguay, bem como o ramal de Ijuhy, sendo declarados de nenhum effeito, sómente em relação a estas linhas, os Decretos n. 10.432, 305 e outros, que ficaram vigorando para as linhas de concessão da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande — Itararé a Rio Uruguay e ramaes.

As disposições constantes dos Decretos ns. 10.432 e 305, com as restantes dos contractos e decretos em vigor, de concessão da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, foram consolidadas pelo Decreto n. 3.947, de 7 de Março de 1901, autorizado pela lei n. 746, de 29 de Dezembro de 1900, art. 22, n. VII. A clausula IX deste contracto de consolidação confirmou — nem poderia deixar de fazel-o — o direito da Companhia ás terras que, na data da primitiva concessão, eram devolutas, em uma zona de 15 kilometros para cada lado (faixa de 30 kilometros) de todas as linhas e ramaes, de modo que a área total não excedesse do producto de 18 kilometros (9 kms. para cada lado) pela extensão total das mesmas linhas e ramaes.

Pelo contracto de consolidação, ora em vigor, approvado pelo Decreto n. 11.905, de 19 de Janeiro de 1916, clausula 15, foi definitivamente liquidada a questão relativa á indemnisação, que a Companhia pleiteava, acerca da cessão de terras marginaes da linha de S. Francisco, desistindo a Companhia de qualquer indemnização a esse respeito, subsistindo, porém, inteiramente o seu direito ás terras devolutas marginaes das restantes linhas de suas concessões, nos termos dos respectivos contractos.

Foi assim que pela primitiva concessão, confirmada em successivos contractos ou termos de accôrdo com o Governo, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, organisada pelo engenheiro João Teixeira Soares, adquiriu o direito de propriedade sobre a linha tronco de Itararé ao Rio Uruguay e ramaes, e sobre as

terras marginaes que, nos termos das obrigações contractuaes, eram devolutas em 9 de Novembro de 1889, constituindo tudo isso actos perfeitos e acabados.

A concessão foi feita ao tempo em que as terras devolutas pertenciam ao dominio nacional e não ás Provincias.

"A Companhia adquiriu o direito áquella area de terras devolutas, "comprehendidas na concessão e escolhidas nos limites por esta "determinados; e o Governo contrahiu a obrigação de lhe assegu- "rar e entregar essa area, assim escolhida por ella".

"Feita nestes termos a concessão do Governo Imperial, confirma- "da e ratificada pelo Governo Provisorio, a Companhia tornou-se "titular do dominio sobre as terras cedidas, visto ser o contracto "o seu titulo, desde logo e por si só com força de acquisição de "dominio, porque a transcripção é dispensada pelo art. 267, do "Decreto n. 3.453, de 26 de Abril de 1864, quando o titulo de "transferencia é uma concessão directa do Estado, por lei ou de- "creto". (Rodrigo Octavio. Pareceres do Consultor Geral da Republica, tomo IV, pag. 92).

"Como, porém, faltava ainda a determinação objectiva desse do- "minio, por depender da prévia approvação do traçado da estra- "da, a situação juridica em que se encontrava o Estado para com "a Companhia, em relação ás terras devolutas em certa zona, era "a de communhão indivisa, um verdadeiro estado de condominio, "em que cada qual tinha o seu quinhão ideal, com a circumstan- "cia de que a parte da Companhia era preestabelecida, apenas fal- "tando um ponto de referencia para sua localisação, o que torna- "va precario e dependente delle o dominio do Estado". (Pareceres cit. do Consultor Geral da Republica, pag. 95; Ruy Barbosa, parecer de 30 de Setembro de 1913, paragrapho 16).

Promulgada a Constituição da Republica, em 24 de Fevereiro de 1891, passaram as terras devolutas a pertencer aos Estados, por força do art. 64.

Mas,

"esses Estados receberam as terras nos mesmos termos em que a "Nação as possuia, sujeitas ás condições das concessões anterior- "mente feitas".

"A Nação não podia transferir mais do que tinha: *nemo plus jure "ad alium transferre potest quam ipse habet"*. (Ord. L. 4 tit. 37, § 7; Alvará de 13 de Março de 1772; Assento n. 278, de 28 de Novembro de 1769; Carlos de Carvalho, Nova Consol. art. 406).

"Consequentemente os Estados não podiam ter adquirido senão "aquillo que a Nação lhes podia ter transferido" (Rodrigo Octavio, Pareceres cit., pag. 92).

"As terras concedidas á Companhia pelo contracto primitivo não "passaram para os Estados, porque ao tempo da Constituição já "não eram devolutas e só a estas se refere o art. 64 da referida "lei". "Não faça duvida a circumstancia de ser apenas determi-"nada genericamente a zona das terras concedidas, pois é tambem "doutrina corrente que os contractos pódem ter por objecto coisas "naquellas condições, e diariamente se nos deparam, nas rela-"ções usuaes da vida economica de todos os povos, situações per-"feitamente analogas, cuja validade ninguem contesta". "Quan-"do se compra, por exemplo, certo numero de alqueires de terras "de uma grande fazenda, indicando-se a maneira de os determi-"nar, o comprador fica desde a transcripção do titulo senhor do "dominio da fazenda, conjunctamente com o vendedor, e na pro-"porção estabelecida, até que a divisão se faça pelos meios entre "ambos concertados, ou na lei estabelecidos". "E' o que se cha-"ma condominio ou compropriedade". "Desta sorte, sendo a "Companhia já proprietaria das terras, ao tempo da promulgação "da Constituição, embora em commum com a União, é manifesto "que o art. 64 da citada lei não a podia esbulhar deste seu direito, "legitima e definitivamente adquirido". (Ruy Barbosa, par. cit., paragrapho 16).

"Não lhe era licito (ao Estado) dispôr dos terrenos em si mes-"mos, em parte physicamente determinados, por isso que o qui-"nhão de cada condominio é puramente ideal, não lhe correspon-"dendo, antes da divisão, parte material fixada". — Lafayette, Dir. das Cousas, § 30, 1° vol. pag. 86; Lacerda de Almeida, Dir. das Cousas, pag. 111.

"Usando dos seus direitos senhoriaes antes da fixação das quo-"tas respectivas, o Estado arriscou-se a ceder o que não era seu, "ficando obrigado a compôr o quinhão do outro condomino, da "parte que lhe houvesse desfalcado". (Pareceres do Consultor Geral da Republica, Rodrigo Octavio, pag. 96).

Os Estados do Paraná e de Santa Catharina, antes e depois de fixado o traçado da estrada de ferro — o que foi feito por diversos actos, datando o primeiro de 1° de Agosto de 1892 (Decreto n. 1.088) — alienaram diversas áreas de terras, por inadvertencia dos seus Governos de então, precisamente na zona de concessão da Companhia, sem ter sido feita ainda a divisão do quinhão de cada condomino (Estado e Companhia).

O Governo Federal, tambem, entre 1890 e 1893, apoderou-se de terras devolutas marginaes da linha

tronco, para a fundação das colonias São Matheus e Rio Claro.

Em 1908 foi inaugurado o trafego do trecho da estrada de ferro de Porto União á estação Calmon (78 kms. 341 m.), já o tendo sido anteriormente o trecho de Itararé a Porto União (515 kms. 776 m.), continuando a construcção do resto da linha até o Rio Uruguay.

Até essa época continuaram sem solução os pedidos da Companhia, no sentido de lhe serem entregues, demarcadas officialmente e por sua conta, as terras de sua concessão.

Posteriormente foi iniciada no Estado do Paraná a demarcação das ditas terras, sendo o processo de discriminação feito por engenheiro commissario do Estado, com assistencia do representante da Companhia e com observancia das regras estabelecidas pela legislação do Estado, correndo todas as despesas por conta da Companhia.

Foram assim rigorosamente discriminadas e demarcadas as terras devolutas, encontradas á margem da linha, nas faixas da concessão da Companhia.

Para compensar a differença encontrada e verificada a menos, em virtude de alienações anteriormente feitas pelo Governo Estadual, este attendeu afinal á reclamação da Companhia, constante do requerimento de 16 de Fevereiro de 1908, e autorizou por despacho de 11 de Fevereiro de 1911, a medição da área de compensação, mediante o processo das leis e regulamentos em vigor. Assim agiu o Governo do Paraná, porque era manifesta a procedencia da reclamação e ainda porque da sua propria legislação sobre terras devolutas (§ 4º, do art. 2, da lei n. 68, de 20 de Dezembro de 1892 e Regulamento de 8 de Abril de 1893) consta a obrigação de respeitar, como não comprehendidas no art. 64 da Constituição, todas as terras publicas que fizessem objecto de concessões federaes, antes e depois de 15 de Novembro de 1889, não incursas em caducidade, como as da Companhia.

Nas zonas proximas ás linhas não foram encontra-

das terras devolutas que pudessem ser demarcadas em conta da área de compensação. Em vista disto, na imminencia de maior prejuizo ou de accionar o Estado para haver a indemnisação correspondente, o que convinha evitar, a Companhia acceitou o alvitre de serem procuradas e medidas pelo engenheiro commissario estadual, á longa distancia de suas linhas, as áreas que faltaram, não obstante as difficuldades de sua utilização e pouco valor que tinham, por sua desvantajosa situação.

Para inteira validade do alludido despacho de 11 de Fevereiro de 1911 e a despeito da obrigação que impunha a legislação estadual sobre os terrenos inherentes á concessão da Companhia, o Presidente do Estado entendeu de obter autorisação legislativa. Essa autorização foi concedida pelas leis estaduaes n. 1.457, de 6 de Maio de 1914, art. 3º, n. 19, e n. 1.540, de 30 de Março de 1915, que autorisaram não só o reconhecimento dos direitos da Companhia, como o accordo com ella, "de modo a conciliarem-se os interesses do Estado com os direitos da Companhia"; o que foi posteriormente consubstanciado no Decreto estadual n. 613, de 4 de Setembro de 1917 e contracto respectivo.

O Paraná, portanto, por seus orgãos administrativos e legislativas, por fórma solenne, sem fazer cessão alguma de terras á Companhia, nem lhe outorgar favor, cumpriu as obrigações da Nação Brasileira, oriundas do compromisso que esta assumiu, por força do Decreto Imperial 10.432, de 9 de Novembro de 1889 e dos que lhe são consequentes.

Tendo a Companhia reclamado do Governo do Estado de Santa Catharina a entrega das terras, devolutas ao tempo da concessão e nos termos desta, comprehendidas aquellas de que havia o mesmo Estado disposto, o dito Governo entrou em duvida sobre a procedencia da reclamação, submettendo ao Governo Federal as ra-

zões de sua duvida, "no intuito de resolver o caso de accordo com os compromissos do Governo Federal e os interesses do Estado".

O Ministro da Viação e Obras Publicas solicitou a respeito o parecer do Consultor Geral da Republica, Dr. Rodrigo Octavio. Este eminente jurisconsulto emittiu, sobre o caso, longo parecer, fazendo vêr que "O Estado está obrigado a respeitar os termos da concessão nacional, feita antes de passarem as terras devolutas ao seu dominio". "E sobre este ponto, penso, não póde mais haver controversia". Concluindo disse: "Sou de parecer que á Companhia São Paulo-Rio Grande está no pleno direito de reclamar as terras devolutas a que se refere a sua concessão originaria de 1889, modificada nessa parte pelo acto do Governo Provisorio de 1890, e neste sentido deve-se responder ao officio do Governador do Estado de Santa Catharina". (Pareceres do Consultor Geral da Republica, 4.° vol. pags. 95 e 96).

Esse parecer deu logar ao Aviso n. 187, de 29 de Maio de 1908, do Ministro da Viação ao Governador do Estado, em resposta ao officio deste, sob n. 28, de 10 de Abril de 1908, declarando o Ministro ter a Companhia direito ao que reclamava.

Em consequencia do exposto, o Governo de Santa Catharina resolveu deferir o requerimento da Companhia e, mais tarde, mandou medir e demarcar ao longo da linha tronco, á margem esquerda do Rio do Peixe, as terras devolutas que restavam na faixa da concessão imperial.

Concluidos os processos de medição e demarcação, com observancia de todas as formalidades essenciaes, o Governo do Estado de Santa Catharina approvou-os por Decreto n. 932, de 14 de Abril de 1916, e reconheceu o direito da Companhia, por termo lavrado em 15 de Abril do mesmo anno, com um additamento feito em 2 de Junho de 1916.

Ficou assim reconhecido, pelos Governos dos Estados do Paraná e de Santa Catharina, o direito da Companhia ás terras devolutas contidas na zona de 30 kilometros, sobre uma área equivalente ao producto de 18 kilometros pela extensão total da linha tronco e dos

ramaes (contracto de 8 de Setembro de 1917, approvado pelo Decreto n. 613, de 4 do mesmo mez).

Entretanto, a área titulada á Companhia foi muitissimo inferior áquella, apesar de verificar-se que, na época da concessão, havia ali terras devolutas em quantidade superior á necessaria para completar a área concedida.

O calculo da área de terras, na faixa de 18.000 metros (9 kilometros em média para cada lado) multiplicados pela extensão total das linhas, dá o seguinte resultado, sómente em relação ás linhas em trafego:

Linha tronco de Itararé a Rio-Uruguay mede.	878 kms. 270mts.
Linha de Jaguariahyva a Jacarésinho mede.....	190 kms. 595mts.
Somma.....	1.068 kms. 865mts.

1.068 kms. 865 mts. × 18.000 = 1.923.957 hectares.

Assim, a área total da concessão, attinente apenas a essas linhas — se todas as terras marginaes fossem devolutas — podia abranger:

	1.923.957 hect. 0000 m.2
mas a Companhia só teve titulos de.....	1.087.643 hect. 0433 m.2
Menos	836.313 hect. 9567 m.2

A concessão da Companhia foi de terras devolutas

> "em uma zona de 15 kilometros para cada lado
> "do eixo das linhas" (faixa de 30.000 metros)
> "contanto que a área total de taes terrenos
> "não exceda da que corresponder á média de

"9 kilometros para cada lado da extensão to-
"tal das referidas linhas".

Os titulos de propriedade recebidos pela Companhia correspondem, portanto, a

$$\frac{1.087.643 \text{ hect. } 0433\text{m.}2}{30.000 \text{ ms.}} = 362 \text{ kms. } 547 \text{ mts.}$$

de linha, ao passo que podia attingir a

$$\frac{1.923.957 \text{ hect. } 0000}{18.000 \text{ mts.}} = 1.068 \text{ kms. } 865 \text{ mts.}$$

se devolutas todas as terras marginaes.

E sabido que, afóra outros trechos das linhas, sómente em uma parte da linha tronco, das proximidades de Vallinhos ás proximidades de Porto União (211 kms. 003 mts.), e das proximidades de Legru até Rio Uruguay (351 kms. 303 mts.) ou seja em uma extensão total de 562 kms. 306 mts, eram evidentemente devolutas, na época da concessão feita á Companhia, as terras marginaes, em nove decimas partes (506 kms. de linha) pelo menos, daquella extensão total. Sómente nesses 506 kms. devia haver, em 1890, mais de (506 kms. × 30 kms.) 1.518.000 hectares.

No entanto, a área titulada á Companhia alcançou apenas 1.087.643 hectares 0433. E, ainda assim, após demoradissimos processos officiaes, em que foram expurgadas todas as duvidas, mediante innumeras e minuciosas verificações "in loco" e nas repartições competentes.

O Governo do Estado do Paraná, que na occasião da demarcação tinha jurisdicção tambem sobre grande parte da região entre Porto União e Rio Uruguay — antes do Convenio de 20 de Outubro de 1916 com o Estado de Santa Catharina — reconheceu as seguintes

propriedades da Companhia, por titulos expedidos nas seguintes datas: no anno de 1911 — "Legru", em 13 de Fevereiro, "Iguassú" e "Lageado Leãosinho" — em 9 de Setembro, "Quinze de Novembro", em 12 de Setembro, "Lageado Liso", em 10 de Outubro, "Rio Uruguay", em 4 de Novembro e "Rio Preto", em 27 de Novembro; no anno de 1912 — "Rio Claro", em 17 de Janeiro e "Rio do Peixe", em 23 de Setembro; em 1913. — "Serra da Esperança", em 27 de Março, "Rio d'Areia" em 31 de Março, "Chopim" em 11 de Junho e "Rio das Cobras" em 19 de Junho; em 1918 — "Arroio Bonito", "Pinhão", Chopimzinho" e "Andrada" em 7 de Outubro; em 1920 — "Riosinho" em 24 de Setembro, "Silva Jardim", "Santa Maria" e "Missões", em 1º de Outubro; sommando todas 896.803 hect. 6423, que correspondem a 298 kms. 934 mts. de linha.

O Governo do Estado de Santa Catharina reuniu em um só, por Decreto n. 932, de 14 de Abril de 1916, os titulos de reconhecimento dos direitos da Companhia sobre as propriedades denominadas "Rios Caçador", "das Antas" e "das Pedras", "Herval", "Lageado do Veado", "Rios Leão" e "Pelotas", tendo de área total 190.839 hect. 4010, correspondentes a 63 kms. 613 mts. de linha.

Na área titulada pelo Governo do Paraná foi incluida a propriedade "Rio d'Areia", com 50.888 hect. 7.200, porém a Companhia se utilisou apenas de 1.021 hect. 7901, porque a área restante (49.866 hect. 9299) foi inteiramente invadida pela União Federal, para ampliação da "Colonia Cruz Machado", sem ter sido paga a indemnisação devida. Esse facto deu logar a uma acção judicial contra a União e na qual a Companhia teve seus direitos reconhecidos por sentença do Juiz Federal, em 30 de Junho de 1918, da qual a União appellou para o Supremo Tribunal, onde pende de decisão esse recurso.

Este resumo historico contém os esclarecimentos essenciaes para evidenciar os direitos da Companhia,

resultantes dos seus contractos, e a legitimidade dos titulos definitivos de propriedade territorial, que lhe foram expedidos, representativos do reconhecimento authentico e pleno dos mesmos direitos, absolutamente irrecusaveis.

J. F. Gonçalves Junior.
Janeiro de 1932.

ETO DO GOVERNO IMPERIAL, N. 10.432,
ETO FEDERAL N. 3.947, DE 7 DE

A CATHARINA

OBSERVAÇÕES

A propriedade Rios Leão e Pelotas, primitivamente com a área de 53.643h.0340, foi reduzida a 14.718h.7322, porque a área restante (38.924h.3018) foi verificada ser de propriedade particular, constituindo as fazendas São Pedro e Santo Antonio, respectivamente com as areas de 10.146h. e 16.451h.4490 pertencentes á familia Lopes, adquiridas por escriptura de 1842 e com a siza desse tempo, e mais 12.326h.8528, pertencentes a diversos.

J. F. GONÇALVES JUNIOR.
Janeiro de 1932.

RELAÇÃO DAS PROPRIEDADES TERRITORIAES DA COMPANHIA E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE, ADQUIRIDAS NOS TERMOS E PARA OS FINS DO DECRETO DO GOVERNO IMPERIAL, N. 10.432, DE 9 DE NOVEMBRO DE 1889, CONFIRMADO PELO DECRETO DO 1º GOVERNO PROVISORIO DA REPUBLICA, N. 305, DE 7 DE ABRIL DE 1890 E DECRETO FEDERAL N. 3.947, DE 7 DE MARÇO DE 1901, CONSOLIDADOS NO DECRETO N. 11.905, DE 1º DE JANEIRO DE 1916

SITUADAS NO ESTADO DO PARANA'

DENOMINAÇÃO DAS PROPRIEDADES	DATA DOS TITULOS DEFINITIVOS	AREAS	MUNICIPIOS EM QUE ESTÃO AS TERRAS	OBSERVAÇÕES
[illegible]	9 de Setembro de 1911	5.470h.9670 m.2	União da Victoria	
Serra da Esperança	27 de Março de 1913	7.761h.6988 m.2	União da Victoria	
Rio Claro	17 de Janeiro de 1912	2.740h.6349 m.2	São Matheus	
Riosinho	24 de Setembro de 1920	551h.5189 m.2	S. João do Triumpho	
Rio d'Areia	31 de Março de 1913	50.888h.7200 m.2	União da Victoria e Guarapuava	A Companhia utilisou-se apenas de 1.021h.7901 m.2, porque a área restante — (49.866h.9299) apezar de estar a propriedade medida, demarcada e titulada á Companhia, foi inteiramente invadida pela União Federal para ampliação da colonia Cruz Machado, cuja fundação havia sido iniciada em terras contiguas. Esse facto deu logar a uma acção judicial, proposta pela Companhia contra a União e na qual a autora teve seus direitos reconhecidos por sentença do Juiz Federal em 30 de Junho de 1918, da qual a União appellou para o Supremo Tribunal, onde pende de decisão esse recurso.
[illegible] Bonito	7 de Outubro de 1918	7.150h.7396 m.2	Guarapuava	
[illegible]	7 de Outubro de 1918	1.405h.6382 m.2	Guarapuava	
[illegible] Cobras	19 de Junho de 1913	63.004h.0000 m.2	Guarapuava	Tendo Francisco de Santa Maria, Luiz Hornus, Antenor Benetti, Pedro Martins Ferreira e outros falsificado documentos, intitulando "posse Bôa Vista" a propriedade Rio das Cobras e parte da Andrada que lhe é contiguia, a Companhia, logo que teve conhecimento da homologação pelo Juiz de Guarapuava, appellou como terceira, para o Superior Tribunal deste Estado, onde depois de longa discussão e em successivos accordãos, foi reconhecida a falsidade do titulo "Bôa Vista" e mantido o direito de dominio e posse da Companhia sobre as mesmas propriedades. Os promoventes da divisão, entretanto, não se conformaram com as decisões acima referidas e interpuzeram recurso extraordinario para o Supremo Tribunal Federal, tendo este por Accordão unanime de 15 de Junho deste anno (1931), decidido o referido recurso em favor das Companhias confirmando, assim, os Accordãos proferidos pelo Tribunal do Paraná.
[illegible] da	7 de Outubro de 1918	123.579h.2796 m.2	Guarapuava	
[illegible]	1 de Outubro de 1920	76.546h.0600 m.2	Foz do Iguassú	
[illegible]	1º de Outubro de 1920	11.327h.6500 m.2	Foz do Iguassú	
[illegible]ões	1º de Outubro de 1920	425.731h.0000 m.2	Clevelandia	
[illegible]	11 de Junho de 1913	71.528h.0143 m.2	Clevelandia	
[illegible]zinho	7 de Outubro de 1918	49.117h.7210 m.2	Clevelandia	
		896.803h.6423 m.2		

SITUADAS NO ESTADO DE SANTA CATHARINA

DENOMINAÇÃO DAS PROPRIEDADES	DATA DOS TITULOS DEFINITIVOS	AREAS	MUNICIPIOS EM QUE ESTÃO AS TERRAS	OBSERVAÇÕES
Legru (Colonia Nova Galicia)	13 de Fevereiro de 1911	10.566h.6700 m.2	Porto da União	
Lageado Liso	10 de Outubro de 1911	1.770h.1393 m.2	Porto da União	
Rio Preto	27 de Novembro de 1911	20.928h.6937 m.2	Porto da União	
Rio 15 de Novembro	12 de Setembro de 1911	30.625h.7595 m.2	Parte P. União e parte Cruzeiro	
Lageado Leãosinho	9 de Setembro de 1912	40.399h.5465 m.2	Cruzeiro	
Rio do Peixe	23 de Setembro de 1912	3.025h.4835 m.2	Cruzeiro	
Rio Uruguay	4 de Novembro de 1911	37.190h.8795 m.2	Cruzeiro	
Rios Caçador, das Antas e das Pedras	Decreto n. 932, de 14 de Abril de 1916	28.405h.9475 m.2	Campos Novos	
Herval	Decreto n. 932, de 14 de Abril de 1916	2.777h.6390 m.2	Campos Novos	
Lageado do Veado	Decreto n. 932, de 14 de Abril de 1916	429h.9103 m.2	Campos Novos	
Rios Leão e Pelotas	Decreto n. 932, de 14 de Abril de 1916	14.718h.7322 m.2	Campos Novos	A propriedade Rios Leão e Pelotas, primitivamente com a área de 53.643h.0340, foi reduzida a 14.718h.7322, porque a area restante (38.924h.3018) foi verificada ser de propriedade particular, constituindo as fazendas São Pedro e Santo Antonio, respectivamente com as areas de 30.146h. e 16.451h.4490 pertencentes á familia Lopes, adquiridas por escriptura de 1842 e com a siza desse tempo, e mais 12.326h.8528, pertencentes a diversos.
		190.839h.4010 m.2		

J. F. GONÇALVES JUNIOR.
Janeiro de 1932.

Serviço de Colonização da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande

Um dos serviços de maior relevancia, prestados pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande á zona servida pela Viação Ferrea Paraná-Santa Catharina, tem sido o de colonisação, o mais importante e vultoso até hoje emprehendido no paiz, por empresa de estrada de ferro.

Vastas paragens baldias foram loteadas, desbravadas e povoadas, extensa rêde de estradas e caminhos vicinaes foi construida para facilitar o transporte e escoamento dos productos coloniaes para as estações ferroviarias, diversas villas installaram-se e, sobretudo, em lotes ruraes, foi localisado avultado numero de colonos agricultores, que vivem com relativo conforto e bem estar.

Na região colonisada pela Companhia nota-se grande expansão de trabalho agricola, uma producção variada e crescente, além de consideravel movimento commercial.

A zona conhecida pela denominação de "Contestado", no Estado de Santa Catharina, principalmente a marginal do Rio do Peixe, servida pela estrada de ferro, soffreu radical modificação, achando-se habitada por milhares de lavradores e industriaes, nacionaes e estrangeiros, de habitos morigerados e dedicados ao trabalho, ao envéz de desordeiros que alli se acoitavam.

Em vinte e um annos de trabalhos ininterruptos, a Companhia colonisou toda a região colonisavel que havia á margem de suas linhas, empregando elevado capital. A partir de 1913 o serviço teve grande impulso.

Além do aproveitamento das terras de sua concessão — originarias do Decreto Imperial n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889 e do Decreto numero 305, de 7 de

Abril de 1890, do 1º Governo Provisorio da Republica — a Companhia adquiriu outras por compra, no intuito de accelerar o povoamento.

Foram fundadas no Estado de Santa Catharina as colonias Nova Galicia, Lageado Liso, Rio Caçador, Rio das Antas, Rio das Pedras, Rio Preto, Quinze de Novembro, Rio Bonito, Triangulo, Herval, Lageado, Leãosinho, Capinzal, Savoia, Rio do Peixe, Uruguay, Rancho Grande, Concordia e Sertãosinho, á margem e nas proximidades da linha ferrea, Porto Feliz de Mondahy e Porto Itapiranga, mais distantes; e no Estado do Paraná as colonias Carambehy, Serra da Esperança, Rio Claro, Iguassú, Rio d'Areia e Rebouças.

Sómente a colonisação ás margens do Rio do Peixe, ao longo da linha ferrea, abrange uma zona de 240 kilometros (cerca de 40 leguas) de comprimento sobre 15 kilometros (2,5 leguas) em média de largura, totalmente povoada e florescente.

Nas colonias supramencionadas já attinge a 17.165 o numero de lotes ruraes, medidos e demarcados, na maior parte com a área média, cada um, de 25 hectares e 3030 metros quadrados (cada lote = 253.030 m.2 ou 10 alqueires e meio approximadamente), salvo na colonia Carambehy, dividida em 75 lotes ruraes com a área média de 49 hectares e 1920 metros quadrados, mais 31 glebas maiores, por serem campos de criação. Foram tambem medidos e demarcados 3.526 lotes urbanos, tendo em média 1.250 metros quadrados cada um, e 755 chacaras, tendo cada uma em média 7.000 metros quadrados, em 16 sédes de colonias, futuras villas, das quaes algumas já têm agencia de correio, estação telegraphica e illuminação electrica.

Para facilidade de acquisição e estabelecimento dos colonos, os lotes em sua maioria têm sido vendidos mediante prestações semestraes, distribuidas por um periodo de quatro a cinco annos, pelos preços modicos de 20$000 a 50$000 o hectare, conforme a situação

e qualidade das terras, elevando-se a 80$000 no maximo o preço, por hectare, de poucos; diversos foram vendidos por preços inferiores, com o pagamento á vista, preferido pelos respectivos compradores, e alguns cedidos gratuitamente a caboclos pobres e dispostos ao trabalho.

As terras se têm valorisado consideravelmente.

Foram construidos 1.655 kilometros e 806 metros de estradas carroçaveis, e 876 kilometros mais 500 metros de caminhos vicinaes, até 31 de Dezembro de 1931, afóra construcções por particulares.

Em 31 de Dezembro de 1931, contavam-se nas referidas colonias: — população, 43.381 pessoas, constituindo 8.684 familias, além de avulsos ou sem familia; 36 escolas; 31 egrejas, 134 casas commerciaes de apreciavel movimento; 64 officinas; 54 serrarias; 42 hoteis e hospedarias e varias pequenas industrias.

Os colonos de Nova Galicia são na maioria polonezes, havendo alguns nacionaes; os de Carambehy, hollandezes; e os das demais colonias são, na maior parte, nacionaes, de origem allemã, italiana, poloneza, austriaca e russa, procedentes do Rio Grande do Sul, descendentes de antigos colonos, estando tambem estabelecidas diversas familias de caboclos, que ali se achavam e foram conservados.

Os principaes productos das colonias são: milho, feijão, lentilhas, centeio, cevada, aveia, alfafa, trigo, batata, vinho, cebola, legumes, frutas, fumo, arroz, mandioca, canna de assucar, herva-mate, madeiras, gallinaceos, ovos, porcos, banha, gado vaccum, leite e derivados.

A producção tem se avolumado consideravelmente. Nas colonias marginaes do Rio do Peixe é grande a producção de alfafa.

Na colonia Carambehy os hollandezes fabricam queijos afamados e manteiga, tendo sido importada uma completa installação de leiteria modelo.

Nos primeiros annos da colonisação e em diversas occasiões a Companhia importou gado de raça, porcos de puro sangue, implementos de agricultura, sementes e adubos chimicos. Fez-se tambem intensa propaganda, por meio de folhetos e avulsos, para attrair colonos. Alguns campos de experiencia foram installados. Em varias colonias, como Nova Galicia e outras, a Companhia fez adiantamentos aos colonos recem-chegados, fornecendo-lhes tambem ferramentas e sementes.

O serviço de colonisação, emprehendido pela Companhia E. de F. São Paulo-Rio Grande, esteve sob a direcção da Brazil Railway Company até o anno de 1920, continuando dahi em deante sob a gestão da Brazil Development & Colonization Company.

Só a Companhia E. de F. São Paulo-Rio Grande despendeu com o serviço, até 31 de Dezembro de 1931, a somma de Rs. 16.855:184$762 (dezeseis mil oitocentos e cincoenta e cinco contos cento e oitenta e quatro mil setecentos e sessenta e dois réis).

Avultadas despesas e trabalhos de vulto fizeram tambem outras emprezas e firmas individuaes, ás quaes a Cia. E. de F. São Paulo-Rio Grande interessou no serviço de colonisação. Além da Brazil Railway Company e da Brazil Development & Colonization Company, merecem registro especial as seguintes: Empreza Povoadora e Pastoril Théodore Capelle & Irmão; Sociedade Territorial Mosele, Eberle, Ahrons & Cia.; Mosele, Eberle, Guilardi & Cia.; successores de Luiz Michielon e H. Hacker & Cia.; Sehn & Cia.; Jacob Petry & Cia.; Alberto Schimitt; Leopoldo K. Freitag; Kroeff, Selbach & Cia; Romão Paul; Max Mettler & Cia. e Empreza Chapecó-Pepery, Ltda.

Dia a dia mais cresce de importancia a obra emprehendida pela Cia. E. de F. São Paulo-Rio Grande.

J. F. Gonçalves Junior.

Janeiro de 1932.

Restabelecendo a verdade e destruindo a campanha calumniosa contra a Companhia

---

A COMPANHIA E. F. S. PAULO-RIO GRANDE — A' OPINIÃO PUBLICA DO PARANA'

I

Pela imprensa e pelas esquinas, os interesses contrariados têm vociferado contra a São Paulo-Rio Grande uma série de accusações, cada qual mais falsa, senão inverosimel. Como, porém, possa haver espiritos excessivamente credulos, que se deixem embair por taes embustes, vamos tomar um por um dos aleives levantados e mostrar sem possibilidade de duvida a evidencia da falsidade. Ahi vão numeradas e destruidas todas as accusações que se têm articulado contra a Companhia:

1.ª

"A São Paulo-Rio Grande, pelo contracto primitivo, fazia jús á garantia de 30 contos por kilometro de linha construida.

Cambio ao par. Não havendo referencia expressa ao pagamento ouro, e sendo, ademais, cobrada em papel a receita da estrada — intuitivo era que a garantia convencionada pelo Governo seria em papel para todos os effeitos.

Com a depressão cambial, conseguiram, porém, os dirigentes da Companhia *em entendimento perfeito e harmonia de vistas com os homens do Governo* accrescer um bi-syllabo sonante ás locuções contractuaes; ajuntou-se a palavra "ouro" á expressão "30 contos". Tudo se resolveu por simples "avisos ministeriaes" que, por força dos annos transcorridos, adquiriram expressão de lei".

Neste enunciado tudo é falso.

Assim, não é verdade que o primitivo contracto désse á Companhia uma "garantia de 30 contos por kilometro"; mas sim uma garantia de 6 por cento sobre o capital de 30 contos por kilometro. Não é exacto, que "não havendo referencia expressa ao pagamento ouro intuitivo era que a garantia paga pelo Governo seria em papel para todos os effeitos." O evidente é exactamente o contrario, uma vez que o proprio enunciado reconhece que a garantia era "cambio ao par". Isto é, ao cambio de 27 dinheiros por mil réis. Assim, o pagamento não podia ser simplesmente em papel e sim numa somma papel equivalente ao correspondente em libras. Nem poderia haver duvidas a respeito. Porque o Decreto Imperial numero 10.432, de 9 de Novembro de 1889, que é a fonte original dos contractos e direitos da Companhia, determina na clausula XXXIII que "o capital e os juros serão sempre contados em papel, sem referencia a outro qualquer padrão monetario".

Fosse ainda vigente tal decreto e o enunciado teria razão. Mas, o Decreto n. 305, de 7 de Abril de 1890, do Governo Provisorio, modificou o acto Imperial, prescrevendo na clausula II: "se os capitaes forem levantados no estrangeiro, regulará o cambio 25 para todas as operações".

E o Decreto n. 402, de 7 de Junho do mesmo anno, estabeleceu por sua vez, na clausula IV: "O cambio a que se refere a clausula II do Decreto n. 305, de 7 de Abril é o de 27". E assim procedendo, não fazia o Governo Provisorio senão voltar ao regime do Decreto n. 6.995, de 10 de Agosto de 1878 que dispunha na sua clausula XVII: "se os capitaes da Companhia forem levantados em paizes estrangeiros regulará o cambio de 27 dinheiros por mil réis para todas as suas operações. Assim, os Decretos 305 e 402 do Governo Provisorio, decretos que são leis, repelliram o pagamento em papel puro e simples, como prescreve o Decreto Imperial de 9 de Novembro de 1889. Nem poderia deixar de ser assim, porque de outra maneira não se levantariam capitaes no estrangeiro.

Tambem é falso que a inclusão das palavras "30 contos ouro" tenha sido feita por "avisos ministeriaes". Fel-a o Decreto n. 3.775, de 24 de Setembro de 1900, expedido pelo Presidente Campos Salles. A clausula I deste acto presidencial impunha que a Companhia antes de proceder a conclusão de cada trecho, era "obrigada a depositar o capital necessario até o maximo de 30 contos em ouro por kilometro". E no Decreto numero 3.947, de 7 de Março de 1901, baixado tambem por Campos Salles, e no qual se estabeleciam as bases para o contracto de consolidação que em seguida se lavrou, dizia na clausula L que a Companhia "goza" de uma garantia de juros de 6 por cento em "ouro"; e todos os decretos presidenciaes posteriores mantiveram as palavras "em ouro". Assim temos:

a) — que a inclusão das palavras — em ouro — não se fez por "avisos ministeriaes", mas por decretos do Presidente da Republica.

b) — que não surgiu por solicitação dos "dirigentes da Companhia em entendimento com os homens do Governo"; mas como uma obrigação a ella imposta pelo Presidente Campos Salles.

(*Continúa*).

(Transcripto da "Gazeta do Povo", de Curityba, de 10 de Dezembro de 1931).

II

(Continuação)

Articula-se ainda contra a Companhia:

> "O Governo havia reconhecido á Companhia o capital de Lb. 6.246.088 correspondente ao trecho de linhas construidas. Sobre isto sómente deveria pesar portanto a garantia de juros. Mas, por interpretação do Ministro Tavares de Lyra, a Companhia passou a receber juros sobre um excedente de Lb. 3.270,371 correspondentes ás linhas que deverá construir dentro de 15 annos. Nem um vintem deste capital foi applicado no Brasil".

E' falso. Da clausula quarta do Contracto de Consolidação de 1916 consta o quadro dos depositos feitos pela Companhia e por ella integralmente applicados na construcção da rêde São Paulo-Rio Grande. Por elle se verifica que o ultimo deposito se effectuou a 20 de Junho de 1913, isto é, cinco mezes antes da entrada do Ministro Tavares de Lyra no Governo, e que a somma total das quantias depositadas, montava a Lb. 9.516.459. Eis o quadro:

Data dos depositos		*Extincção da garantia*
23 de Agosto de 1895	843.750	23 de Agosto de 1925
Maio de 1901	337.500	Maio de 1931
27 de Março de 1903 ..	84.375	27 de Março de 1933
25 de Julho de 1903	84.375	25 de Julho de 1933
15 de Março de 1904 ..	84.375	15 de Março de 1934
15 de Dezembro de 1904	253.125	15 de Dezembro de 1934
30 de Fevereiro de 1905	84.375	20 de Fevereiro de 1935
21 de Novembro de 1905	413.125	21 de Novembro de 1935
15 de Janeiro de 1906 ...	261.875	15 de Janeiro de 1936
1 de Abril de 1906	1.069.584	1 de Abril de 1936
30 de Junho de 1909	1.000.000	30 de Junho de 1939
5 de Agosto de 1910 ...	1.000.000	5 de Agosto de 1940
1 de Abril de 1911	1.000.000	1 de Abril de 1941
18 de Novembro de 1911	2.000.000	18 de Novembro de 1941
20 de Junho de 1913	1.000.000	20 de Junho de 1943

3.ª

Accusa-se ainda a Companhia nos seguintes termos:

"Pela clausula 32 do Contracto se obriga a Companhia a conservar com cuidado e manter em estado de poderem perfeitamente preencher o seu destino, tanto a Estrada de Ferro como o material rodante. O saldo da exploração por dispositivo contractual deve reverter a favor do Governo, e como os augmentos de tarifas redundam num accrescimo de saldos, natural seria que o Governo tirasse o proveito dos augmentos. Mas a S. P. R. G. foi sempre fertil em suggestões, teve sempre a sorte de vêr seus processos convertidos em realidade, seus planos mais gigantescos. Criou-se, pois, para ella uma tarifa addicional de 10 por cento sem nenhuma autorização legislativa, que não deveria ser inscripta na receita geral, porque era uma renda convencional destinada á acquisição do material rodante e melhoramento da rêde."

E' falso. As taxas addicionaes constituiram uma medida geral, em favor de TODAS as estradas do contracto federal, e não em beneficio especial para a S. Paulo-Rio Grande. E bem andou o Governo em adoptar essa providencia, unico recurso, em meio á crise reinante, capaz de permittir a renovação do material fixo e rodante das vias ferreas e a conclusão de construcções paralysadas. E tanto era indispensavel a providencia que dos centros productores ou commerciaes, nenhuma voz sequer se levantou contra o augmento da tarifa representado nas taxas addicionaes. Mas a improcedencia dessa accusação requinta na sua falsidade porque de TODAS as Companhias beneficiadas pelo acto do Governo, a S. Paulo-Rio Grande era a unica que tinha em seu favor "uma autorização legislativa". De facto, a lei numero 3.232, de 5 de Janeiro de 1917, art. 77, letra C, autorizava o Governo:

"a entrar em accordo com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande para a construcção, dentro do menor prazo possivel, dos trechos de Estrada de Ferro de Jaguariahyva

a São José e seu prolongamento até Ourinhos e, bem assim, a construir, por administração ou mediante contracto, os ramaes necessarios para as jazidas de carvão do Estado do Paraná, podendo permittir áquella Companhia que dê outra applicação aos saldos que apurar na exploração da linha em trafego ou abrir os necessarios creditos".

Assim, podia a São Paulo-Rio Grande applicar na construcção de seus prolongamentos "os saldos apurados na exploração de suas linhas".

(Transcripto da "Gazeta do Povo", de Curityba, de 11-12-1931).

III

(Conclusão)

Argue-se tambem contra a Companhia:

"Ha um caso mais grave. A São Paulo-Rio Grande em 1926 deliberou augmentar seu capital social de mais de 50 milhões de francos. O capital augmentado foi todo subscripto pela Brazil Railway que sem despender um vinte metteu nos cofres essa somma immensa com que haveria de custear novas aventuras. Regulando o assumpto temos o Decreto n. 434, de 1891, que exige para o augmento de capital das sociedades anonymas formalidades indispensaveis sem as quaes se não póde considerar valido. Houve no augmento do capital da São Paulo-Rio Grande effectivamente a subscripção integral do capital do augmento. Não. Houve deposito da decima parte do valor em dinheiro. Não. A Companhia passou por cima de todas as formalidades legaes como sempre fez".

E' falso. A Brazil Railway entrou com 50.000.000 de francos de credito, oriundo de pagamentos de dividas da São Paulo-Rio Grande. Subscreveu assim integralmente o augmento de capital, que se fez com observancia de todas as prescripções da lei brasileira, tendo sido avaliado por tres louvados o valor do credito. Não houve "o deposito da decima parte do valor em dinheiro", porque isto só occorre quando o subscriptor faz a sua entrada em dinheiro, e não, como no caso vertente, em bens ou direitos, sujeitos á avaliação approvada pela assembléa geral, como se deu. Assim, a Companhia no caso do augmento do seu capital cumpriu "todas as formalidades legaes, como fez sempre". Nem a Junta Commercial faria o registo indispensavel, se o augmento de capital e as actas das assembléas que o approvaram não estivessem rigorosamente de accôrdo com a lei.

5.ª

Diz-se, tambem, á guiza de accusação:

"Mas a garantia de juros estava sendo paga em libras esterlinas e as obrigações da S. Paulo-Rio Grande foram emittidas na França e em francos. Dessa emissão de debentures a S. Paulo-Rio Grande não pagou um real de imposto como é obrigada por lei ao fisco brasileiro, e as multas resultantes dessa infracção se elevam hoje a muitas dezenas de milhares de contos. Com a depressão do franco a Companhia ha dez annos recebe em ouro mais de seis vezes o que lhe seria sufficiente á satisfação dos seus compromissos. Por decisão da Côrte de Paris, paga

a Companhia, em papel, aos seus debenturistas e recebe do Governo brasileiro em ouro".

E' falso, pela emissão de debentures feita "na França e em francos" é evidente que nem um real teria que pagar a Companhia "ao fisco brasileiro".

E' falso, que a justiça franceza já tenha resolvido em definitivo em ultima instancia se o pagamento aos debenturistas deve ser em francos ouro ou papel. Esta, a questão que ainda pende dos tribunaes de França, não sómente quanto á S. Paulo-Rio Grande, mas quanto a uma série de companhias francezas com emissões ali e capitaes no estrangeiro.

Mas, se a decisão fôr, como deve ser, favoravel á Companhia, em nada isto alterará a sua situação com o Governo Brasileiro. Porque o lucro se verificará em razão da quéda do franco diante da libra. Mas, se occorrer o contrario? Se a libra, como no momento, continuar a cahir de sorte que fique abaixo do antigo par de 27. Resarcirá o Brasil o prejuizo que terá então a S. Paulo-Rio Grande recebendo em libras menos do que terá de pagar em francos? Não, porque dirá o Governo que lhe cabe apenas por contracto e por lei pagar a um cambio fixo uma garantia certa nada tendo que vêr com os prejuizos posteriores que, após o pagamento, possa ter na Europa a Companhia.

Mas se nada tem que vêr com os prejuizos eventuaes, por isto mesmo nada tem que ver com os lucros transitorios. Até mesmo porque uns e outros decorrem das relações entre duas moedas estrangeiras expressas em libras e francos. Que tem com isto o Brasil? Mas queremos ir neste ponto até os ultimos limites. Pelo quadro transcripto, se verifica que varias parcellas do capital não gozam mais da garantia de juros que anno a anno vae diminuindo até findar por completo em 1943. Mas, o prazo do contracto vae até o anno 2.000. Assim, durante 57 annos terá a Companhia de fazer face a todas as suas despesas sem auxilio de um real do Governo. E nos annos de *deficits?* Como pagar os juros das debentures? Como custear e manter em bom estado os serviços e o material da ferrovia? Assim ainda quando, como é justo, os tribunaes francezes decidam que o pagamento deve ser em francos papel tudo aconselharia ou aconselhará a transformar esses lucros eventuaes da quéda do franco em fundo de reserva para cobrir as differenças da sua alta ou a diminuição da receita nos annos deficitarios.

Não podemos, nem queremos entreter polemicas. Mas ahi tem o publico o valor das accusações e insinuações levantadas ou boquejadas contra a Companhia. Méro producto da fantasia pervertida, sem apoio na realidade dos factos, della não resta nem sombra, nem pó.

Rio de Janeiro — Dezembro de 1931.

P. S. — Está á disposição dos interessados a publicação que fizemos recentemente, sob o titulo "Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

— Occupação pela Revolução a 5 de Outubro de 1930, confirmada pelo Governo Provisorio a 19 de Janeiro de 1931, prorogada successivamente até 31 de Maio, 31 de Julho, 30 de Setembro e 31 de Dezembro de 1931.

— Actos do Governo Provisorio relativos á Companhia durante o periodo da occupação.

— Explicação e esclarecimentos pela Companhia.

(Distribuição no Escriptorio do Rio, á praça Mauá, 7 — Edificio da "A Noite").

Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

(Transcripto da "Gazeta do Povo", de Curityba, de 10, 11 e 12 de Dezembro de 1931).

A proposito da um denuncia falsa contra a Companhia, enviada á Commissão de Correição, e por esta transmittida ao Ministerio da Viação

Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas.

Tendo a imprensa noticiado que a Commissão de Correição deliberou enviar a V. Ex. a denuncia apresentada por Armando Cravo contra a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, pede esta permissão para demonstrar, desde logo, na succinta exposição que vae fazer, a falsidade absoluta de todas as accusações articuladas nesse documento diffamatorio.

Porque nelle tudo é falso; desde a qualidade de accionista que se arroga o denunciante, o sentimento que determina e anima a denuncia, até os factos nelle denunciados. Fosse, realmente, a condição de accionista um dos elementos essenciaes á apresentação da denuncia, e não poderia ter sido ella dada pelo seu signatario na época em que a offereceu. Assim, o denunciante começa faltando á verdade, quando a 24 de Novembro fala nestes termos: "accionista da referida Companhia, viu-se o abaixo assignado ha annos compellido pela necessidade de alienar as suas acções pela sua decima parte do valor". Ora, Armando Cravo nunca fôra accionista da São Paulo-Rio Grande, cujas acções ao portador pertencem integralmente á Brazil Railway, sendo as outras nominaes, e não constando no livro de transferencias nunca o nome do denunciante como possuidor de uma acção sequer. Sómente a 30 de Novembro, isto é, 6 dias após a denuncia, é que elle se tornou accionista da São Paulo-Rio Grande pela transferencia

de tres acções que lhe fez o Sr. Francisco Pontual. Que valor moral póde, portanto, ter uma denuncia, cuja primeira affirmativa é uma falsidade tão patente quanto desnecessaria ? Cuidava o denunciante que a situação de accionista daria mais relevo e autoridade ao objectivo a que visava, e, ao mesmo tempo, encobriria os motivos reaes determinantes da denuncia. Dahi a acquisição posterior das acções a que nos referimos. Mas o falso interesse do accionista de ultima hora não consegue dissimular o verdadeiro sentimento de odio e aggressão contra a Companhia, victima, aqui e no Paraná, de uma campanha de escandalo e descredito movida por interesses inconfessaveis, mas sobejamente conhecidos. E é sob este falso interesse de accionista, mas real sentimento de vingança, que o denunciante passa a enumerar, como factos, uma série de inverdades. Assim, affirma que "a direcção da Companhia recebendo do Brasil uma garantia de juros em ouro, amparada por uma sentença da Justiça Franceza, pagava aos seus debenturistas em franco papel, e guardava para si em Banco de Londres a differença, quando deveria distribuil-a em dividendos". A verdade é que a Justiça Franceza ainda não resolveu em ultima instancia se o pagamento deve ser em franco ouro ou papel. A Companhia ganhou na Côrte de Paris e perdeu na de Bayonne. A causa aguarda ainda decisão final. Mas quando esta lhe seja favoravel, em nada interessaria ao Brasil a moeda em que a Companhia pagasse na França aos debenturistas estrangeiros. Pelo contrato o Governo tem que pagar uma garantia de juros em ouro. Isto feito, nada mais tem com o destino que a Companhia dê ás sommas recebidas. Com a applicação destas os unicos interessados são os accionistas, que nas assembléas geraes têm approvado sempre as contas e os actos da directoria. Companhia brasileira, a São Paulo-Rio Grande tem sua séde aqui no Rio; aqui tem realisado as suas assembléa; aqui têm sido sempre approvadas as contas annuaes da sua directoria. Dentro da lei brasileira tudo findou pela approvação da unica autoridade com-

petente — a assembléa geral. O caso está, portanto, sob o aspecto legal, examinado em toda a sua extensão.

Poderiamos ficar aqui, como um assumpto de economia interna da Companhia. Queremos, porém, estudal-o sob o seu aspecto moral. E a situação da Companhia é ahi tão bôa quanto do ponto de vista da lei. Porque o caso é o seguinte: A S. Paulo-Rio Grande emittiu na França obrigações em francos, que os francezes tomaram quando a sua moeda estava ao par, 25 francos a libra. Entrou depois o franco a cahir, e recebendo a Companhia em ouro, evidente o lucro da Empreza, se a Justiça Franceza decidir que o pagamento aos debenturistas seja feito em franco papel. Mas, ainda assim, deverá a Companhia distribuir em dividendos aos seus accionistas, *na sua quasi totalidade estrangeiros,* os beneficios resultantes da quéda do franco ? O mais rudimentar bom senso responderá pela negativa, impondo que este lucro eventual seja transformado em fundo de reserva para as incertezas do futuro. E' que, do capital reconhecido pelo Governo, desde 23 de Agosto de 1925 e 1 de Maio de 1931, não gosam de garantia de juros as parcellas de £ 843.750 e 337.500, ou um total de £ 1.182.250. No emtanto os debenturistas dessa importancia continuam a receber os seus juros. E' que a garantia irá desapparecendo successivamente para varias parcellas, até findar por completo a 20 de Junho de 1943 em relação ao ultimo deposito de £ 1.000.000. Mas o contracto da S. Paulo-Rio Grande com o Brasil vae até o anno 2.000. Assim, durante 57 annos, sem receber um real do Thesouro, terá ella de fazer face ao juro e ao resgate de suas debentures e manter em bom estado de conservação suas linhas e seu material rodante. E nos annos deficitarios, quando, ao envez de saldo, a exploração ferroviaria dér prejuizo, como se desobrigará a Companhia de tantos compromissos, se não dispuzer de um fundo de reserva ? Assim, pois, o interesse dos debenturistas como os do Governo Brasileiro é que os lucros occasionaes decorrentes da quéda do franco não sejam distribuidos em dividendos,

mas se transformem em fundo de reserva, capaz de assegurar áquelles os seus juros e a este o bom desempenho do serviço e a bôa conservação das linhas e do material, nos dias de prejuizo e de penuria. O acto, portanto, da Companhia pleiteando pagar aos seus debenturistas em franco papel e creando um fundo de reserva com os lucros decorrentes dos pagamentos nessa moeda aos credores que nella acceitaram, este acto, já approvado pelas assembléas geraes, além de absolutamente legal é essencialmente previdente e rigorosamente honesto.

Diz a denuncia que "essa differença accumulada em varios annos monta a cerca de um bilhão de francos, ou sejam quasi 700 mil contos da nossa moeda". Nada teria ninguem que vêr com isto, senão os accionistas da Companhia. Mas dos livros da S. Paulo-Rio Grande se verifica que a cifra da denuncia não passa de uma grande fantasia. Termina a denuncia accusando a Companhia de ter lesado o Fisco recebendo do Dr. Geraldo Rocha em pagamento de uma divida de Rs. 28.168:433$350 bens a que deu apenas o valor de Rs. 7.892:871$170, como consta da escriptura "passada em notas do Tabellião Tavora". Quem conhece a honestidade proverbial deste notario bem sabe que o Fisco tem nelle, como legalmente é do seu dever, um zeloso defensor. Evidentemente não consentiria que no seu cartorio se passasse uma escriptura tão escandalosamente lesiva ao Fisco, como assevera a denuncia. Mas, felizmente, que o denunciante, enumerando os bens transferidos á Companhia, torna patente a falsidade da denuncia. Porque, como não raro acontece, o credor recebeu bens que não davam nem de longe para o seu pagamento integral. Alguns delles, e que a denuncia arrola, a bem dizer pouco ou quasi nada valiam. Assim, a denuncia abre o seu ról com "12.500 acções ao portador da Braviaco, cessionaria de enormes extensões de terras no Paraná, obtidas graciosamente na velha Republica". Mas o que a denuncia occultou foi que, por decreto de 3 de Novembro de 1930, o Interventor do Paraná decla-

rou rescindido o contracto com a Braviaco e nulla a cessão daquellas "enormes extensões de terras". E o acto do Interventor foi mantido, em gráo de recurso, pelo Chefe do Governo Provisorio. E' um acto official de que V. Ex. tenha talvez conhecimento. Que valor têm, portanto, as acções da Braviaco ? Mas se estas pouco ou mesmo nada valem, egualmente nenhum ou pouco valor terá "o credito de 6 mil contos liquido e certo contra a Braviaco" transferido pelo Dr. Geraldo Rocha á S. Paulo-Rio Grande. Era um credito perdido, uma vez que o devedor não tinha com que pagar, desde quando o decreto do Interventor lhe tomára as "enormes concessões de terras".

Logo após arrola a denuncia "7.104 acções ao portador da S. A. A Noite e mais 75.000 acções nominativas da mesma sociedade com 40 % de capital realisado". E accrescenta que a Sociedade "comprehende a posse do conhecido vespertino, installações do opulento arranha-céo da Praça Mauá". E mais adeante assevera que "só o arranha-céo vale o dobro da quantia escripturada". Mas não foram os machinismos e o arranha-céo que se transferiram á S. Paulo-Rio Grande. Até mesmo porque tudo isto — edificio e machinas — está gravado por varias hypothecas de muitos milhares de contos e em varias moedas — nacional e estrangeiras. O que o Dr. Geraldo Rocha transferiu foram as acções que lhe pertenciam. E as acções da "A Noite" só têm valor equivalente ao que sobrar do pagamento dos seus credores hypothecarios e chirographicos. As acções não pódem ter o valor que a denuncia maldosamente lhes attribue. Uma companhia póde ter um grande activo, e suas acções pouco ou mesmo nada valerem. Tudo depende do passivo. Alista depois a denuncia "18.000 acções da A Rural S. A. de 500$000 cada", comprehendendo "32 fazendas modelares no Estado do Rio". E' o mais valioso dos bens transferidos porque não gravado de hypotheca. Não valem, todavia, as taes fazendas mais de 3 mil contos. "A Rural" foi constituida figurando no seu capital tão só-

mente vinte cinco contos em dinheiro. O Dr. Geraldo Rocha, que era a bem dizer o unico accionista da Empreza, subscreveu em bens, que foram estas fazendas, e com ellas constituiu a sua entrada de capital. Não ha quem ignore como se faz a avaliação de taes bens na constituição dessas sociedades, que, de verdade, só têm um accionista. Foi o que aconteceu. Na avaliação das fazendas, o Dr. Geraldo Rocha, que era na realidade o unico subscriptor e accionista, para *aguar* o capital, deu-lhes o valor de 8.975 contos, e dahi as 18.000 acções. Mas claro como o dia que não valem isto, nem ha quem as compre por tal preço. Enumera tambem a denuncia "uma aréa de terrenos na Urca". Nada diz sobre o valor. Vale 120 contos. Finalmente a denuncia menciona "parte do grande immovel denominado Fazenda da Restinga da Tijuca", cujo valor tambem não diz. Valerá no maximo 400 contos. Vê, portanto, V. Ex. que a Companhia não lesou o Fisco como falsamente asseverou a denuncia. O que o denunciante, a serviço de terceiros, pretende é que a Companhia não possa alienar nenhum dos seus bens e sustenta que o Governo deve "impedir que seja levado a effeito esse acto que virá ferir fundamente os interesses dos accionistas já tão sacrificados e os proprios interesses do Thesouro". O absurdo da pretenção é evidente. O Governo não é nem póde ser tutor dos accionistas, cuja opinião se externa e cuja decisão se verifica nas assembléas geraes. Os interesses do Thesouro nada têm que vêr com o destino que aos seus bens dê a S. Paulo-Rio Grande, excepto os que se prendem ao serviço ferroviario e que estão sob a dependencia do Governo, em virtude de contracto. Tambem não poderá jámais o Governo, como pretende a denuncia, no seu final, rehaver para o Thesouro e para os accionistas os 700 mil contos depositados em Londres á ordem da Brazil Railway". Primeiro, porque esses 700 mil contos não existem; segundo, porque nunca houve um real da S. Paulo-Rio Grande á disposição da Brazil Railway; terceiro, porque, den-

tro da lei brasileira, a unica autoridade competente para approvar ou não o acto da directoria que transforma em fundo de reserva os lucros problematicos, até agora decorrentes da quéda do franco; a unica autoridade competente para isto, que é a assembléa geral da S. Paulo-Rio Grande, já se pronunciou por varias vezes, approvando os actos praticados, em tal sentido, pela sua direcção.

Rio de Janeiro, 9 de Dezembro de 1931.

Guilherme Guinle,
Presidente.

A proposito da interpretação ouro ou papel do capital despendido na construcção das estradas de concessão com garantia de juros

Extractos de algumas publicações officiaes do Ministerio da Viação:

"a) — Do relatorio de 1929 (ultimo publicado) da Inspectoria Federal de Estradas, *pagina* 184. No anno de 1925 extinguiu-se a garantia de juros sobre a importancia de £ 843.750. (1).
pagina 185. Capital garantido até 31 de Dezembro de 1929 — libras — 8.672.709.0.0. (1).
Taxa de garantia 6 %".

(1) — Sommadas as parcellas £ 843.750 e £ 8.672.709 obtem-se o total de £ 9.516.459-0-0, capital depositado até 20 de Junho de 1913, com autorização do Governo, retirado com a mesma autorisação para ser empregado na construcção das estradas e que o Contracto de Consolidação de 24 de Janeiro de 1916 reconheceu como o maximo sobre o qual o Governo pagaria juros annuaes de 6 % ouro.

---

b) — Em uma publicação do Ministerio da Viação, sob os titulos: Inspectoria Federal de Estradas — Responsabilidades do Governo da União — Informações relativas ao anno de 1915, e impressa na Imprensa Official em 1916, consta o seguinte:
"pagina 14 — Garantia de Juros: Ouro — Cambio de 27 d.
Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.
Capital 84.590:738$207 (1) — Juros: 5.075:444$292.

---

pagina 40 — Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.
Garantia de Juros de 6 %, ouro.

Em virtude do Decreto n. 11.648, de 24 de Julho de 1915, foi fixada a responsabilidade da União em 5.075:444$292, ouro, annualmente, juros de 6 % sobre o capital de £ 9.516.459-0-0, depositado pela Companhia."
(1) — Essa importancia de 84.590:738$207, corresponde a £ 9.516.459-0-0 ao cambio de 27.

---

c) — Ministerio da Viação e Obras Publicas — Inspectoria Federal das Estradas — Estatistica das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos annos de 1928 e 1929.

"pagina 369 — Quadro n. 29 — Custo e capital das emprezas ferroviarias em 1929.
a) — Numero de ordem: 10; b) — Denominação das Emprezas: Comp. Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande; Capital empregado (conta de capital) Rs. ouro; g) — Por Companhia: 108.434:010$500; r) — Capital garantido: 84.590:746$667; s) — Taxa de garantia 6 %. N. (16) sobre o capital garantido: Equivalente a £ 9.516.459.0.0 ao cambio de 27."

Observação: Pela transcripção c) da Estatistica das Estradas de Ferro, verifica-se que a Companhia havia empregado na construcção das Estradas Rs.: 108.434:010$500 *ouro*, e que o capital garantido, isto é, vencendo juros de 6 %, era de 84.590:746$667 ouro.

Acreditamos que essas transcripções de publicações officiaes afastam qualquer duvida sobre a natureza do capital *ouro* despendido na construcção das Estradas.

Publicação feita pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, na imprensa do Rio de Janeiro, em 7 de Abril de 1932

A "COMPANHIA ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO GRANDE" AO PUBLICO

A "COMPANHIA ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO GRANDE" tem sido victima de uma campanha diffamatoria cujo intuito unico é abalar-lhe o credito perante a opinião publica e o conceito junto aos poderes do Estado. Mas tão sem autoridade eram os orgãos da accusação e tão evidentemente falsos os fundamentos do libello, que não lhes demos o mais ligeiro sequer dos desmentidos.

Algumas pessoas, porém, de extrema boa fé, tendo-nos inquirido, ultimamente, sobre a veracidade dos boatos, deliberamos, uma vez por todas, restabelecer a verdade, propositadamente adulterada, affirmando que entre a Companhia e seus debenturistas não ha senão os seguintes factos incontestaveis:

1.° — A São Paulo-Rio Grande está sendo accionada por alguns dos seus debenturistas, que entendem que o pagamento dos juros deve ser em franco ouro e não em franco papel, divergindo, assim, da quasi unanimidade dos outros obrigacionistas que receberam nesta especie o que lhes era devido.

2.° — Um sem numero de acções analogas existem propostas contra outras emprezas, sendo que para decidir exactamente questão semelhante compareceu o Brasil perante a Côrte de Haya.

3.° — Das acções movidas contra a São Paulo-Rio Grande duas já foram julgadas em appellação favoravelmente á Companhia pelas Côrtes de Paris e de Rouen, estando pendente de julgamento a terceira appellação, perante a Côrte de Pau.

4.° — Das duas appellações em que a São Paulo-Rio Grande foi victoriosa recorreram as partes contrarias para a Côrte de Cassação de França, perante a qual a questão está em pendencia.

5.° — Ainda quando a Côrte de Appellação de Pau, divergindo das de Paris e de Rouen, julgasse contra a Companhia, recorreria ella para a Côrte de Cassação.

6.° — Entre as muitas noticias publicadas uma houve em que se dizia que o Tribunal de Commercio de Bayonne havia, a requerimento de um debenturista, concedido sequestro nos bens da Companhia. Ora, o que se

passou foi exactamente o contrario, como se verá da cópia textual da decisão proferida pelo Presidente do Tribunal de Bayonne, a 6 de Janeiro deste anno e que abaixo transcrevemos:

"Attendendo a que por sua inicial de 24 de Dezembro de 1931 Charf e Portalier pedem ao juiz competente nomear, por provisão, um depositario de sequestro que lhe approuver designar com a missão de receber da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande todas as sommas que ella possua, seja nos cofres de sua representação em Paris, seja em poder da Société Générale, sua mandataria, e de as depositar em mãos do Sr. Recebedor das Finanças em Bayonne em conta da Caixa de Depositos e Consignações;

"Attendendo, porém, que o pedido de nomeação de um sequestro não poderia ser admittido; que a medida solicitada não se basearia em qualquer das tres alineas do art. 1.961, *do Codigo Civil que rege a materia; que estão em causa dois credores eventuaes que não pódem solicitar uma medida de ordem geral, a qual tomaria o aspecto de um verdadeiro confisco para a defesa dos seus direitos particulares no curso do processo; que o sequestro judiciario nos proprios termos do artigo* 1.961 *acima referido é applicado sómente á protecção de direitos reaes e não a direitos de simples creditos; que estes acham nos artigos* 1.166 *e* 1.167 *do Codigo Civil uma protecção sufficiente, que compete aos credores exercer regularmente.*

Por estes motivos,

Diz que não póde o juiz ordenar a medida do sequestro solicitada. Rejeita todas as conclusões das partes.
Condemna Charf e Portalier nas custas".

Esta a exposição que, como uma deferencia á opinião publica, julgamos dever dar. Serve para destruir a falsidade das noticias em que se funda a ignominia da campanha.

A DIRECTORIA.

Publicação feita pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, na imprensa do Rio de Janeiro, em 16 de Abril de 1932

As breves rectificações que a Companhia julgou dever publicar a 7 de Abril corrente serviram de pretexto a novos ataques num dos nossos matutinos, reproduzidos, em grandes tiradas, nos "a pedidos" de muitos outros orgãos da imprensa.

A Companhia não responderia a estes ataques, cuja fonte não ignora, se algumas pessôas respeitaveis não lhe tivessem manifestado suas impressões deante da precisão das accusações publicadas.

Para elucidar o publico de bôa fé, a Companhia resolveu, em consequencia, responder a taes accusações, que são em numero de onze.

1° — E' falso que a Companhia tenha recebido indevidamente qualquer somma, por minima que seja, do Governo Federal. As garantias de juros que lhe foram pagas o foram por força de contractos regulares na fórma e equitativos no fundo, pois que se limitam a assegurar, da maneira mais moderada possivel, a remuneração temporaria de uma parte sómente das importancias que a Companhia despendeu com a construcção da sua rêde e o desenvolvimento agricola dos Estados do Paraná e de Santa Catharina.

2° — E' falso que a Companhia seja devedora, ao fisco nacional, de quaesquer impostos a cujo pagamento se teria esquivado. A Companhia nada deve ao fisco, e nunca foi objecto de reclamações por parte deste.

3° — E' falso que a totalidade ou uma grande parte dos obrigacionistas da Companhia tenham-n'a accionado, perante os tribunaes francezes, para obter em francos ouro o serviço das suas obrigações. Os processos feitos contra a Companhia, neste sentido, o foram por um reduzido numero de supplicantes, representando umas poucas centenas de titulos comprados no mercado depois da depreciação do franco, nenhum subscriptor inicial das obrigações figurando entre os supplicantes.

4° — E' falso que a Companhia tenha conseguido ganhar seus processos, na Côrte de Appellação de Paris e na Côrte de Appellação de Rouen, graças á dissimulação fraudulenta de documentos que a deveriam fazer condemnar. E' falsa tambem, e inventada de principio a fim, a historia ridicula da pagina arrancada da collecção do "Diario Official" do Brasil, da Bibliotheca Nacional de Paris, porquanto esta collecção não começa senão a partir do anno 1900, e o acto em questão (e, aliás sem objectivo) é de 30 de Março de 1895, publicado no "Diario Official de 6 de Abril de 1895.

Os tribunaes francezes anteciparam-se em fazer justiça desta imputação de deshonestidade, imputação um tanto estranha, aliás, na boca do

inspirador da campanha de calumnias de que a Companhia é objecto.

E' reconfortante ler os termos nos quaes magistrados francezes fizeram justiça á Companhia estrangeira que, defendendo-se lealmente perante elles, defende, ao mesmo tempo, não sómente os seus proprios interesses, mas tambem os verdadeiros interesses dos seus debenturistas.

"Considerando — diz a Côrte de Paris, na sua sentença de 1° "de Maio de 1931 — que, por fundamento do recurso interposto "contra a sentença proferida por esta Camara em 8 de Fevereiro de "1929, de Faultrier allega que a Companhia Estrada de Ferro São "Paulo-Rio Grande, voluntariamente e de má fé, occulton o texto "de uma deliberação da assembléa geral dos accionistas, de 30 de "Março de 1895, que continha, notadamente, a seguinte disposição: "Emittir, nas principaes praças européas, por meio de obrigações "ao portador, de uma só vez ou em série, um emprestimo de 100 "milhões de francos, no maximo, fornecendo todas as garantias ne-"cessarias; as obrigações serão, cada uma, de 500 francos, 20 libras "ou 404 marcos, produzirão 5 % em ouro, pagaveis, assim como o "capital, em Paris, Bruxellas, Londres, Berlim ou Francfort-sur-"Maine, segundo o desejo do portador;

"Que de Faultrier pretende constituir essa dissimulação o dolo "pessoal previsto no numero 1 do artigo 480 do Codigo do Processo "Civil;

"Considerando, porém, que a deliberação da assembléa geral "extraordinaria dos accionistas é referida expressamente no pro-"prio titulo das obrigações emittidas, que, além disso, menciona ter "sido ella publicada no "Diario Official" de 6 de Abril de 1895 e "confirmada por deliberações de 17 de Dezembro de 1900 e 15 de "Setembro de 1904; que de Faultrier não demonstrou, absolutamen-"te, haver a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande "procurado, por qualquer meio occultar á Côrte o texto da delibe-"ração de 30 de Março de 1895 que elle, de Faultrier, na sua qua-"lidade de obrigacionista, devia conhecer e lhe competia fazer a "prova;

"Considerando que, nas suas conclusões, de Faultrier invoca "ainda os ns. 9 e 10 do Codigo do Processo Civil, para justificar o "seu recurso; mas que o n. 9 concerne ás peças reconhecidas ou de-"claradas falsas após o julgamento, e que nenhuma allegação desse "genero foi formulada em juizo, que o n. 10 visa peças decisivas "obtidas após o julgamento e que haviam sido retidas, de facto, "pela parte; mas que a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-"Rio Grande, longe de haver retido em seu poder o texto da delibe-"ração da assembléa geral dos accionistas de 30 de Março de 1895, "fez menção da sua existencia e origem no proprio titulo que era o "objecto do litigio;

"Por estes motivos

"Nega provimento ao recurso interposto por de Faultrier con-"tra a sentença da Côrte de Paris, proferida em 8 de Fevereiro "de 1929.

"Condemna de Faultrier á multa estabelecida nos arts. 494 e "500 do Codigo do Processo Civil.

"Diz que não ha motivos para perdas e damnos e que nenhuma "conclusão foi formulada nesse sentido.

"Condemna de Faultrier nas custas."

5° — E' falso que o julgamento do Tribunal de Commercio de Bayonne, de 2 de Fevereiro de 1931, confirmado, a 11 do corrente, por uma decisão da Côrte de Appellação de Páu, seja definitivo.

A Companhia recorre desta decisão para a Côrte de Cassação de França, á qual já haviam recorrido seus adversarios das decisões das Côrtes de Appellação de Paris e de Rouen, dadas em favor da Companhia.

A Côrte de Cassação é a unica que póde decidir definitivamente, em França, a questão de saber se, perante a lei franceza, a Companhia deve ou não a seus obrigacionistas francos ouro antigos ou francos "estabilizados" pela lei de 25 de Junho de 1928.

6° — E' falso que uma decisão qualquer de um tribunal francez tenha ordenado o sequestro dos fundos que poderia possuir a Companhia no Banco Francez e Italiano para a America do Sul. A pretendida sentença, neste sentido, do Tribunal de Bayonne, da qual se chega até a mencionar a data (19 de Janeiro de 1932), não existe. Semelhante decisão estaria, aliás, em contradicção com o julgamento de 6 de Janeiro de 1932, do mesmo tribunal, cujo texto a Companhia publicou, e que recusa formalmente todo e qualquer sequestro. A data de 19 de Janeiro de 1932 é a de um acto "extra-judiciario", pelo qual os supplicantes no processo de Bayonne declararam ao Banco que se oppunham a que elle permittisse a retirada dos fundos da Companhia. Este acto não tem nenhum valor antes de ter sido validado por um tribunal. A que tribunal os supplicantes se dirigiram para obter esta validade? O de Bayonne, onde demandam, e que lhes tinha dado ganho de causa em 20 de Fevereiro de 1931, lhes estava interdicto pela sua decisão de 6 de Janeiro de 1932 recusando o sequestro. Escolheram o Tribunal do Sena, que sabiam estar sobrecarregado de processos e que não poderia se pronunciar antes de muitos mezes. Seu objecto é, com effeito, suscitar á Companhia toda sorte de difficuldades e lançar a suspeição sobre seus negocios, para forçal-a a um accordo. Mas contavam sem a justiça brasileira: por sentença de 30 de Janeiro de 1932, o meritissimo juiz de direito da 2ª Vara Civel do Districto Federal declarou sem effeito no Brasil o acto do official de justiça de 19 de Janeiro de 1932. Sua decisão é concebida como se segue:

Mandado de pagamento passado a favor da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

"Doutor Augusto Saboia da Silva Lima, juiz de direito da Se- "gunda Vara Civel do Districto Federal.

"Mando ao Banco Francez e Italiano para a America do Sul "que, ao lhe ser apresentado, por mim assignado, pague á Compa- "nhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande a quantia de sete- "centos e quarenta e quatro contos setecentos e oitenta e oito mil "oitocentos e vinte réis, saldo da conta corrente mantida pela refe- "rida Companhia com o supplicado e por este reconhecido, confor- "me seu requerimento de consignação judicial distribuido a este

"juizo e solucionado por despacho do teôr seguinte: — "Reconhece "o Banco Francez e Italiano que a Companhia Estrada de Ferro "São Paulo-Rio Grande mantem uma conta corrente que accusa um "saldo actual e exigivel de setecentos e quarenta e quatro contos "setecentos e oitenta e oito mil oitocentos e vinte réis, a favor da "Companhia." Em face desta declaração, procede, em todos os seus "termos, o pedido da referida Companhia, a folhas nove, uma vez "que nos tribunaes nacionaes não foi requerido arresto na referida "quantia. Nestes termos, defiro o pedido de folhas nove. Rio, vinte "e nove — um — novecentos e trinta e dois. — A. Saboia Lima. "O que cumpra. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro, em "trinta de Janeiro de mil novecentos e trinta e dois. Eu, Frederico "de Castro, escrivão, a subscrevi. — (a) Augusto Saboia da Silva "Lima."

7° — E' falso que uma qualquer decisão de um tribunal francez — Côrte de Cassação, como se pretendia a 2 de Março de 1932, ou Tribunal de Bayonne, como se pretende agora, tenha permittido arresto dos fundos que poderiam ser devidos á Companhia pelo Governo Federal do Brasil. A data de 29 de Fevereiro de 1932, impudentemente dada como a de uma notificação, por via diplomatica, da Côrte de Cassação de França (!) aos ministerios da Viação e da Fazenda é ainda a data de um acto de official de justiça, acto "extra-judiciario", sem o minimo valor, no qual um tal Jean Laluque, official de justiça em Parentis-en-Born (Landes), permitte-se fazer advertencias e prohibições (!) a um governo estrangeiro. Não é mistér dizer que esta peça monumental, que foi depositada junto ao procurador da Republica Franceza em Mont de Marsan, em duas cópias, para "cada um dos acima mencionados" (os ministros brasileiros das Obras Publicas e das Finanças), não foi transmittida pelo governo francez. E' lamentavel ver um jornal brasileiro, ludibriado por um inspirador tão pouco qualificado para atacar a Companhia, fazer-se, involuntariamente, cumplice de manobras que seriam offensivas para o Brasil, se não fossem ridiculas.

8° — E' falso que um tribunal francez tenha declarado a fellencia da Companhia. Esta fallencia nunca foi requerida em França.

9° — E' falso que um tribunal francez tenha, sob qualquer fórma, posto uma parte qualquer do activo da Companhia sob o contrôle de um grupo qualquer de seus obrigacionistas. A Companhia acha-se sempre "in bonis", seu activo permanecendo sob o contrôle exclusivo do seu Conselho de Administração, com esta unica reserva: as linhas de sua concessão estão actualmente occupadas e geridas pelo Governo Federal.

E', aliás, de importancia salientar que, a Companhia sendo brasileira e tendo sua séde no Rio de Janeiro, sómente os tribunaes brasileiros poderiam decretar sua fallencia ou sua liquidação judiciaria ou qualquer outra medida de execução contra seus bens. E' lamentavel, ainda uma vez, ver um jornal brasileiro propagar a noticia (falsa) de um golpe lançado por tribunaes estrangeiros á jurisdicção do Poder Judiciario nacional.

10° — Era falsa a noticia, quando a annunciaram, e ainda o era em 8 de Abril, data de sua ultima publicação, que a Côrte de Appellação de

Pau se tivesse pronunciado contra a Companhia. Não foi senão a 11 de Abril que, apezar das sentenças favoraveis á Companhia, das Côrtes de Appellação de Paris e de Rouen, a Côrte de Pau deu sua sentença confirmando o julgamento de Bayonne. A Companhia recorre desta sentença para a Côrte de Cassação.

11° — E' falso que a directoria da Companhia, que é uma unica e que tem sua séde exclusivamente no Rio de Janeiro, não tenha estado inteiramente ao corrente dos processos intentados, em França, por um grupo de obrigacionistas. Estes processos têm sido acompanhados pela directoria com toda a attenção que merecem, mas tambem com a perfeita serenidade que lhe dá a sua convicção do inteiro direito da Companhia.

12° — A Companhia não se acha qualificada para responder aos ataques dirigidos contra o seu principal accionista, a Brazil Railway Co. Tem, entretanto, conhecimento: a) — que a Brazil Railway Co. nunca pediu qualquer moratoria em Lausanne ou alhures; b) que em 1919 ella obteve dos differentes grupos de seus accionistas, nas assembléas realizadas em Paris, Londres e Bruxellas, uma concordata approvada posteriormente pelos tribunaes dos Estados Unidos da America do Norte, a quem ella deve contas, por ser uma companhia americana; c) que, por esta concordata, foi entregue o controle completo do negocio ás mãos dos proprios obrigacionistas, representados por um "Joint Committee" anglo-franco-belga; d) que esta concordata está em vigor desde ha 13 annos, sem ter dado logar a qualquer reclamação dos obrigacionistas; e) que a acção intentada por um obrigacionista, em 11 de Março de 1932, perante o Tribunal de Commercio de Mont de Marsan (França), não poderia ser recebida por este tribunal, porque, segundo o proprio texto das obrigações, sómente os tribunaes dos Estados Unidos da America do Norte são competentes para julgar quaesquer contestações entre a Companhia e os portadores de obrigações.

E' tudo o que a Companhia tem a dizer, como satisfação á opinião publica, sobre as allegações de má fé trazidas á imprensa brasileira por quem mais se deveria calar, por elementar pudor, sobre negocios da São Paulo-Rio Grande.

Ponto final.

Rio de Janeiro, 15 de Abril de 1932.

(Transcripto d'"A Noite", de 15-4-32, 2ª edição.)

Sentença da Côrte de Appellação de Paris, proferida em 8 de Fevereiro de 1929

Paris, 8 de Fevereiro de 1929.

Moljean c|Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

O Sr. Moljean appellou da sentença do Tribunal de Commercio do Sena. Relatado Gaz. Pal. 1926-2.528.

Sentença:

A Côrte,

Considerando que em 1908 a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, sociedade anonyma brasileira, com o capital de 25.000.000 de frs. emittiu na França uma série de obrigações de 500 francos, cada uma; que foi indicado nos titulos que os juros seriam pagos semestralmente á razão de 12 frs. 50 por coupon, em Paris, deduzidos os impostos estabelecidos pelas leis financeiras, em Bruxellas, mediante apresentação de um "affidavit", em Londres, Berlim, Francfort, segundo os usos dessas ultimas praças e ao cambio do dia, devendo o pagamento das obrigações resgatadas ter logar nas mesmas cidades e sob as mesmas condições; que o Dr. Moljean, portador de um certo numero dessas obrigações, após ter pedido inicialmente que a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande fosse compellida a lhe pagar seus coupons em ouro, perante o Tribunal de Commercio do Sena reclamou o pagamento em moeda da União latina; que em appellação pediu, finalmente, que esse pagamento fosse ordenado em francos da lei germinal do anno XI; que Bordet, outro portador de obrigações, como assistente pediu á Côrte condemnar a Companhia a pagar em moeda ouro o importe dos coupons vencidos assim como o capital dos titulos resgatados, seja em Paris, Londres, Bruxellas, Berlim, Francfort-sur-Mein, seja no Rio de Janeiro;

Considerando, antes de tudo, que nenhum pagamento poderia ser exigido no Rio de Janeiro, por isso que essa praça não figura entre os logares de pagamento mencionados nos titulos; que é fóra de duvida que no momento de emittir as obrigações a Companhia recebeu dos subscriptores francos que estavam á paridade ouro; mas que essa circumstancia por si só não bastaria a obrigar a Companhia a pagar o coupon ou a reembolsar o capital das obrigações em moeda ouro; que seria necessario que ella tivesse tomado esse compromisso expressa ou tacitamente;

Ora, considerando que, ao contrario das estipulações que acompanharam a emissão na França de obrigações de outras Companhias de estradas de ferro do Brasil, nem o titulo das obrigações São Paulo-Rio Grande nem os prospectos ou annuncios mencionam a palavra "ouro"; que o capital das obrigações e o valor dos coupons são especificados em "francos" sem epitheto; que sem duvida está escripto nos prospectos que precederam a emissão que a Companhia concessionaria gosará, durante trinta annos, de uma garantia kilometrica em ouro concedida pelo Governo Federal brasileiro e destinada privilegiadamente ao serviço de

juros e amortização das obrigações; que no titulo egualmente está indicado que os obrigacionistas terão privilegio, antes de qualquer outro credito, sobre todo o activo e todos os bens da sociedade situados no Brasil e notadamente sobre a garantia trintenaria em ouro que foi concedida pelo Governo Brasileiro; que, emfim, o prospecto accrescenta que a Companhia só póde emittir um numero de obrigações tal que o serviço de juros e amortização não seja superior á importancia da garantia outorgada pelo Governo do Brasil durante trinta annos; mas que essa garantia ouro dada a obrigacionistas que estipularam em francos não implica, em absoluto, que a moeda do contracto, que é o franco, seja substituida por uma outra que seria a moeda ouro; que importa não esquecer que em 1908 o Brasil acabava de soffrer uma crise economica e financeira das mais graves e que a sua moeda estava sujeita a fluctuações; que offerecendo ás pessoas a quem ella pedia a subscripção em francos um penhor que consistia em uma renda-ouro, a Companhia São Paulo-Rio Grande garantia a esses obrigacionistas futuros seu credito em francos contra qualquer inseguranca que tivesse sua origem no aviltamento da moeda brasileira; que a esse respeito estava tanto mais segura de satisfazer seu compromisso de os pagar em francos quanto ella se interdizia a si propria de emittir obrigações além das que comportasse a garantia em ouro destinada ao serviço de juros e amortização; que essas estipulações não tiveram outro alcance na intenção das partes, manifestada sobejamente e de maneira indubitavel quando se convencionou que os coupons recebidos nas praças estrangeiras seriam pagos ao cambio do dia; que para o pagamento dos juros e reembolso do capital foi o franco francez que ellas tiveram em vista com exclusão de qualquer outra moeda; que seguramente se tratava então do franco tal como fixado pelas leis monetarias, isto é, constituido por 322 milligrammos de ouro e 900 millesimos, mas que as partes não têm nenhuma garantia contra a depreciação eventual desse franco; que a lei de 25 de Junho de 1928, que veio consagrar essa depreciação, substituindo ao franco das antigas leis monetarias um outro não contendo mais de 65,5 milligrammos de metal fino, disse expressamente que a definição do novo franco não seria applicavel aos pagamentos internacionaes que, anteriormente á promulgação dessa lei, tinham sido legitimamente estipulados em francos-ouro; mas que essa disposição nada innovou; que durante a discussão foi preciso introduzil-a na lei para evitar que Estados ou particulares estrangeiros, tendo estipulado que satisfariam seus compromissos em francos-ouro, beneficiassem da estabilisação em prejuizo dos portadores francezes; que acaba de ser demonstrado que os compromissos da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande para com seus obrigacionistas não foram assumidos em francos-ouro; que esta póde lhes pagar em francos definidos pela lei de 25 de Junho de 1928;

Por estes motivos e pelos não contrarios do Tribunal

Confirma a sentença:

Declara Bordet mal fundado na sua intervenção, denega o pedido e o condemna nas custas da dita intervenção.

Declara o Dr. Moljean mal fundado em todas as suas questões, fins e conclusões, denega o pedido e o condemna nas custas.

M. Durand, advogado geral. Mes. Lémery, Fourcade e Pierre Masse, advogados.

INDICE

Advertencia 1
Officio do Presidente da Companhia a proposito de um communicado do Gabinete do Ministro da Viação á imprensa (21-10-1931) .. 3
A proposito do Decreto de caducidade do contracto da construcção do ramal de Paranapanema (12-6-1931) 5
A proposito do Decreto de caducidade do contracto de construcção da linha de Barra Bonita (12-6-1931) 9
Construcção da Ponte do Herval por conta das despezas de custeio (12-6-1931). 15
Construcção do Ramal de Canoinhas (12-6-1931) 21
Construcção do Ramal de Paranapanema com o producto da taxa de 10 % (2-6-1931) 25
Estrada de Ferro do Paraná — Melhoramentos por conta do capital (12-6-1931) 29
A proposito do Decreto de caducidade da Construcção das linhas Porto União á Foz do Iguassú, Ramal Sete Quédas e Ramal Guarapuava (12-6-1931) 33
Concessão de Terras Devolutas (12-6-1931) 35
Memorial redigido pelo Dr. João Mangabeira (2-6-1931) 36
Os contractos da Companhia e a garantia de juros de 6 % ouro sobre o capital de £ 9.516.459 (26-6-1931) 59
A proposito do Decreto de caducidade da concessão do Ramal Paranapanema (26-6-1931) 83
Debito condicional das tomadas de contas (3-8-931) 87
Occupação da Rêde Ferroviaria e das dependencias da Companhia 97
Officios ao Sr. Inspector Federal de Estradas a proposito da occupação (5-11-1930) 99
Requisição da rêde ferroviaria pelo General Plinio Tourinho, commandante das Forças Revolucionarias em operações na 5ª Região Militar (10-10-1930) 101
Resposta ao General Plinio Tourinho sobre a requisição da rêde ferroviaria (11-10-1930) 101
Officio ao Chefe do 6º Districto da Fiscalisação de Estradas narrando as occorrencias da requisição e occupação da rêde ferroviaria (11-10-1930) 102
Resposta do Chefe do 6º Districto da Fiscalisação (16-10-1930) 113
Officio ao General Mario Tourinho, Chefe do Governo Provisorio do Paraná sobre a occupação da rêde ferroviaria (7-10-1930) 113
Carta ao Chefe de Policia do Paraná, Capitão Arnoldo Mancebo, a proposito da prisão do engenheiro Carlos Schubert (7-10-1930) 115
Defesa da Companhia contra os ataques publicados no jornal "O Dia", no periodo da Revolução (22-10-1930) 116
A proposito dos Depositos Bancarios da Companhia em Curityba (11-11-1930) 121

Fechamento do Departamento Legal da Companhia em Curityba 125
Officio dos Advogados da Companhia narrando o fechamento do Departamento Legal da Companhia pelo Representante Militar do Governo Provisorio do Paraná (15-10-1930) 127
Resolução do Representante Militar do Governo Provisorio do Paraná sobre o fechamento do Departamento Legal (14-10-1930) 128
Officios dos Advogados da Companhia ao General Plinio Tourinho sobre o fechamento do Departamento Legal (16-10-1930) 129
Officio do Advogado da Companhia ao Director Militar da Estrada sobre a necessidade da reabertura do Departamento Legal (21-10-1930) 132
Resolução do Director Militar sobre a reabertura do Departamento Legal (21-10-1930) 133
Exposição ao Sr. Ministro da Viação sobre a occupação da rêde ferroviaria e pedido para normalisação da situação (1-12-1930) .. 137
Exposição ao Sr. Ministro da Guerra sobre a occupação militar da rêde ferroviaria (5-12-1930) 141
Decreto de manutenção da occupação da rêde ferroviaria pelo Governo Federal, até 31 de Janeiro de 1931 (19-1-1931) 143
Decreto de prorogação da occupação da réde ferroviaria até 31 de Março de 1931 (27-3-1931) 145
Decreto de prorogação da occupação da réde ferroviaria até 31 de Julho de 1931 (29-5-1931) 145
Decreto de prorogação da occupação da rêde ferroviaria até 30 de Setembro de 1931 (28-7-1931) 146
Decreto de prorogação da occupação da réde ferroviaria até 31 de Dezembro de 1931 (25-9-1931) 146
Requerimento ao Sr. Ministro da Viação pedindo reconsideração da intimação para pagamento de 1.912:211$000 (5-5-1931) 147
Requerimento ao Sr. Ministro da Viação pedindo prorogação de prazo marcado para pagamento de Rs. 1.912:211$000 (12-5-1931) 149
Requerimento ao Sr. Ministro da Viação pedindo solução aos requerimentos de pagamento de garantia de juros do 2º semestre de 1930 (24-7-1931) 151
Acta da reunião no Ministerio da Viação entre a Commissão composta dos Srs. Drs. Trajano Reis e Rodrigo Mesquita e a Directoria da Companhia (21-8-1931) 153
Officio da Commissão do Ministerio da Viação composta dos Srs. Drs. Trajano Reis e Rodrigo Mesquita, ao Presidente da Companhia (26-9-1931). 155
Officio do Presidente da Companhia aos Srs. Drs. Trajado Reis e Rodrigo Mesquita, remettendo a documentação original recebida de Paris, sobre os depositos do capital de £ 9.516.459 e pagamento de juros ao Governo e dois graphicos demonstrando a exequibilidade da clausula 51, do Contracto de Consolidação (25-9-1931) 156
Documentação dos depositos do capital de £ 9.516.459, em Londres, e do pagamento de juros devidos pela "Société Générale" ao Governo Brasileiro 159
Conta corrente do Governo Brasileiro com a "Société Générale".... 171

Requerimento de certificado ao Sr. Inspector Federal das Estradas sobre a fiel execução das clausulas contractuaes no periodo de construcção das linhas ferreas (25-8-1931) 174
Requerimento de certificado ao Sr. Inspector Federal das Estradas sobre a importancia de 104.369:427$247, ouro, empregada na construcção das estradas (31-8-1931) 175
Requerimento ao Sr. Ministro da Viação pedindo reconsideração do despacho que negou o pagamento de juros do 2° semestre de 1930 sob a allegação de que a Companhia não havia ainda exhibido documentos que dizia ter em seu poder (21-10-1931) 175
Communicado do Gabinete do Sr. Ministro da Viação publicado no "Correio da Manhã", de 21 de Outubro de 1931 179
Decreto n. 19.917, declarando a caducidade do Ramal Paranapanema (24-4-1931) 180
Decreto n. 19.918, declarando a caducidade da concessão das linhas Porto União a Foz do Iguassu', Sete Quédas e Guarapuava (24-4-1931) 183
Aviso do Sr. Ministro da Viação annullando o acto de 28 de Novembro de 1924 de seu antecessor e intimando a Companhia a recolher ao Thesouro Nacional, no prazo de 30 dias, a importancia de 1.912:211$909 (13-4-1931) 185
Aviso n. 13, do Sr. Ministro da Viação recommendando serem colligidos elementos elucidativos da situação contractual da linha de São Francisco a Porto-Alegre (28-4-1931) 185
Aviso n. 14, do Sr. Ministro da Viação mandando sustar os pagamentos á Companhia, inclusive o de garantia de juros 186
Officio do Sr. Ministro da Viação ao Sr. Interventor Federal no Paraná, sobre cessão de trilhos ao Estado por emprestimo 186
Aviso n. 16, do Sr. Ministro da Viação, mandando fazer revisão da medição do Ramal de Canoinhas (14-5-1931) 186
Officios do Sr. Ministro da Viação aos Srs. Interventores do Paraná e Santa Catharina, convidando a se fazerem representar na Commissão de revisão das concessões de terras devolutas 187
Decreto n. 20.028, de caducidade da linha ferrea de Barra Bonita (22-5-1931) 188
Decreto n. 20.029, de caducidade da construcção do prolongamento do Ramal de Paranapanema (22-5-1931) 189
Aviso n. 64, de 15-5-1931, do Sr. Ministro da Viação á Inspectoria Federal das Estradas sobre a construcção da Ponte do Herval por conta das despesas de custeio 191
Requerimento ao Sr. Ministro da Viação para que seja autorizada a Companhia a se fazer representar na Commissão de revisão das concessões de terras devolutas (2-10-1931) 191
Officio da Companhia á Commissão do Ministerio da Viação encaregada do estudo dos contractos, solicitando solução dos requeriments de 25 de Agosto á Inspectoria de Estradas pedindo certidões para defesa da Companhia (26-11-1931) 193
Officio pedindo solução do requerimento da Companhia sobre o processo de depositos e retiradas de capital para construcção das linhas de concessão (8-1-1932) 194

Aviso do Sr. Ministro da Viação mandando conceder a certidão sobre depositos e retiradas de capital (27-11-1931) 195
Aviso do Sr. Ministro da Viação renovando a autorisação já concedida para a certidão sobre depositos e retiradas de capital (15-1-1932) 196
Certidão passada pela Inspectoria Federal de Estradas sobre depositos e retiradas de capital para a construcção das linhas de concessão (21-1-1932) 196
Aviso do Sr. Ministro da Viação mandando intimar a Companhia a recolher a importancia de Rs. 1.783:891$771, no prazo de 15 dias 199
Requerimento da Companhia ao Sr. Ministro da Viação, pedindo reconsideração do despacho intimando-a para recolher Rs. 1.783:891$771 no prazo de 15 dias (21-12-1931) 200
Requerimento da Companhia pedindo prorogação do prazo para recolher Rs. 1.783:891$771 (5-1-1932) 204
Notas complementares do requerimento da Companhia pedindo reconsideração da intimação para recolher Rs. 1.783:891$771 205
Officio da Companhia ao General Mario Tourinho, Interventor Federal no Paraná, sobre a retirada dos depositos da Companhia no Banco do Estado do Paraná (16-12-1931) 206
Requerimento da Companhia ao Sr. Ministro da Viação propondo uma formula para pagamento de Rs. 1.298:704$972 (8-6-1932) 208
Requerimento da Companhia ao Sr. Ministro da Viação proponda uma formula para pagamento de Rs. 1.783:891$771 (8-6-1932) 210
Requerimento da Companhia á Inspectoria Federal de Estradas, pedindo o cancellamento de diversas guias de pagamento a que não se considera obrigada (7-1-1932) 211
Incorporação das Taxas Addicionaes á receita ordinaria da Estrada. — Decreto n. 20.839, de 22 de Dezembro de 1931 e Exposição de Motivos do Sr. Ministro da Viação 213
Exposição de motivos do Sr. ministro da Viação sobre a incorporação das taxas addicionaes (18-12-1931) 214
A proposito da incorporação das Taxas Addicionaes á receita ordinaria da Estrada 218
Decreto 20.854, de 26 de Dezembro de 1931, prorogando a occupação federal da Estrada até 30 de Junho de 1932 222
Aviso do Sr. Ministro da Viação indeferindo o requerimento da Companhia para se fazer representar junto á Commissão do Ministerio da Viação para exame da concessão de terras que lhe foi dada pelo Governo Imperial (11-1-1932) 223
Aviso do Sr. Ministro da Viação prorogando o prazo para pagamento de 1.783:891$774 (18-2-1932) 223
As terras de concessão da Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande 224
Relação das Propriedades Territoriaes da Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande 236
Serviço de Colonisação da Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande 237
Restabelecendo a verdade e destruindo a campanha calumniosa contra a Companhia. Artigos publicados em Curityba e dedicados á opinião publica do Paraná 241
A proposito de uma denuncia falsa contra a Companhia, enviada á Commissão de Correição, e por esta transmittida ao Ministerio da Viação (9-12-1931) 246

A proposito da interpretação ouro ou papel do capital despendido na Construcção das estradas de concessão com garantia de juros 253
Publicação feita pela Companhia na imprensa do Rio de Janeiro, em 7 de Abril de 1932 255
Publicação feita pela Companhia, na imprensa do Rio de Janeiro, em 16 de Abril de 1932 257
Sentença da Côrte de Apellação de Paris, proferida em 8 de Fevereiro 263